

DANS CE NUMÉRO



SAR SCÈNE

Votre revue canadienne de recherche et de sauvetage en ligne

juin 2008 Vol. 17 No. 1

**Annonce du
Champion
canadien de la
R-S au sol**

ELT 406 MHz

**Chiropractie
au secours des
respondants
blessés**

**Nouvelles en
prévention de
la R-S**

**La tragédie
frappe les
héros**



Recherche et sauvetage virtuels :

le programme de simulation
de R-S maritimes de la GCAC



Gouvernement
du Canada
Secrétariat national
Recherche et
sauvetage

Government
of Canada
National Search
and Rescue
Secretariat

Canada

TABLE DES MATIÈRES

Nouvelles de R-S

La NOASARA achète un aéronef de R-S	Page intérieure
Annnonce du Champion canadien de la R-S au sol	Page intérieure
Nouveau livre disponible sur la recherche en milieu urbain	1
La recherche d'une balise de détresse conduit une patrouille de l'aviation civile américaine au bord d'une piscine à Houston	1
Une famille allemande secourue après avoir utilisé la lumière d'un téléphone cellulaire	2
Une collecte de fonds de la R-S apporte le déjeuner à une collectivité locale du N-B.	2

Les Gens

Prix	3
Les bénévoles de la R-S au sol de la C.-B. sont reconnus	3
Des techniciens de la R-S se voient décerner une médaille de bravoure	3
Contribution à la R-S reconnue à Terre-Neuve-et-Labrador	4
Prix de membre à vie PEP/AIR	4
Un technicien de la R-S reçoit un prix pour le programme Soldat en mouvement	4

Articles

Recherche et sauvetage virtuels	5
La tragédie frappe les héros	7
Planification en cours de SARSCÈNE 2008	10
Balises de détresse	12

Prévention

Prévention par le truchement de la formation, de la planification de voyage et des dix objets de première nécessité	15
---	----

Fonds des nouvelles initiatives de recherche et de sauvetage

Partager les pratiques exemplaires pour améliorer le FNI de R-S	16
Treize nouveaux projets à financer	17
Demande de nouvelles propositions	17

Santé et sécurité au travail

À contre coups	18
----------------------	----

SARSCÈNE en ligne

Produit par le Secrétariat national de recherche et de sauvetage

Services de traduction, révision et lecture d'épreuve :
Centre de traduction Caron Ltée.

Les faits et opinions publiés dans SARSCÈNE sont le choix des auteurs et ne concordent pas nécessairement avec la position ou les politiques du Secrétariat.

Photo en page couverture gracieuseté du Captain Kevin Smith

Rédactrice : Stéfanie Power

Courriel : sarscenemag@nss.gc.ca

Secrétariat national de recherche et de sauvetage

275, rue Slater, 4^e étage

Ottawa (Ontario) K1A 0K2

Téléphone : 1-800-727-9414

Télécopieur : 613-996-3746

Site Web : www.sns.gc.ca

ISSN 1183-5026

Nous vous invitons à envoyer toute proposition d'article à la rédactrice. Inscrivez-vous au système d'alerte par courriel de SARSCÈNE en ligne au www.sns.gc.ca

Direction artistique SMA(AP) DPSAP CS08-0028

La NOASARA achète un aéronef de R-S

En février, un membre de l'Association civile de recherche et de sauvetage aériens (ACRSA), la Northwestern Ontario Air Search and Rescue Association (NOASARA), a acheté un aéronef qui sera une ressource consacrée à la recherche et au sauvetage (R-S) dans le Nord-Ouest de l'Ontario. Le C-GQFZ, un aéronef de type Cessna 17N, est la propriété



Jason Hughes, président et directeur d'unité de la NOASARA avec le nouveau Cessna 17N de la NOASARA.

Photo courtoisie de Stephen Hunsberger, vice-président, NOASARA

de la NOASARA et est garé dans le hangar Paterson, à Thunder Bay, en Ontario. Il a fallu un an pour réaliser l'achat qui a été rendu possible grâce à un don de 75 000 \$ de la Fondation Trillium de l'Ontario. La Paterson Foundation et la John Andrews Foundation ont fait un don total de 12 000 \$ pour l'acquisition.

« Cet achat est important pour nous parce qu'il nous permet d'opérer un aéronef consacré à la R-S qui intégrera de l'équipement spécialisé », a déclaré Jason Hughes, président et directeur d'unité de

la NOASARA. « Nous serons en mesure d'avoir un bassin de pilotes consciencieux de l'ACRSA qui sont des experts dans le pilotage d'aéronefs, ce qui augmentera la formation et la fiabilité des pilotes. Ceci diminuera des problèmes tels que la fatigue et la disponibilité des pilotes pour des recherches majeures ».

L'aéronef sera loué au Nor' Western Flying Club, ce qui rapportera à la NOASARA un flot régulier de recettes pour faire face aux coûts élevés de la maintenance de l'aéronef de même qu'aux opérations du hangar consacré à la R-S à Thunder Bay, en Ontario.

Grâce à des avantages tels qu'une formation accrue, de meilleures normes, une plus grande fiabilité et un plus grand nombre de membres du fait d'avoir une ressource consacrée à la R-S, cela signifie également que la NOASARA sera en mesure de répondre plus efficacement aux appels de détresse du ministère de la Défense nationale et de la Police provinciale de l'Ontario.

« L'achat de l'aéronef nous procure de nombreux avantages. Le problème de la disponibilité d'un aéronef pour effectuer des recherches sera maintenant une chose du passé », a déclaré M. Hughes. ■

Annonce du Champion canadien de la R-S au sol

Par Jacqueline Bannach

Le 7 mars 2008, le commissaire de la Gendarmerie royale du Canada (GRC), William Elliott, a annoncé que la GRC accepterait, en principe, le rôle de champion de la recherche et du sauvetage au sol (RSS). Ceci constitue une réalisation importante à la suite d'un effort de longue date visant à établir un centre de liaison national pour la pratique de la RSS à l'échelle du Canada.

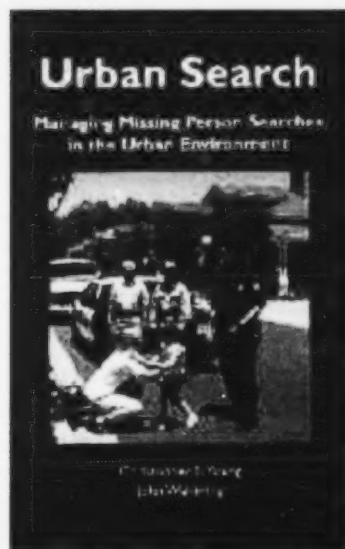
Bien que les services de R-S aériens et maritimes soient dirigés sur le plan national par les Forces canadiennes et la Garde côtière canadienne, la responsabilité des personnes disparues ou en détresse sur terre et dans les eaux intérieures demeure largement celle des provinces et des territoires. La prestation des services de RSS est assurée avec succès

par les équipes de bénévoles, les organisations de mesures d'urgence et les services de police provinciaux, territoriaux et municipaux.

Puisque le Programme de R-S du Canada a continué de se développer, la nécessité de créer un centre de liaison national pour la RSS – complétant en partie les secteurs fédéraux aériens et maritimes – est devenue de plus en plus évidente. Plus particulièrement, l'Association canadienne des volontaires en recherche et sauvetage, le Conseil national de recherche et de sauvetage au sol du Canada, le Secrétariat national de recherche et de sauvetage et la GRC ont tous convenu qu'un centre de liaison central pour améliorer les communications, la collaboration, la promotion et le soutien représenterait un grand avantage pour la prestation des services de RSS à l'échelle du pays.

Au cours de la dernière année, ces entités importantes ont officiellement endossé la proposition à l'effet que la GRC assume le rôle de champion de la RSS. Ainsi, à titre de service de police contractuel dans onze provinces et territoires et dans plusieurs centaines de municipalités à l'échelle du Canada, la GRC occupe une position idéale et est déjà engagée dans ce travail. L'annonce du commissaire est donc chaleureusement accueillie par la communauté de la RSS.

Bien qu'il s'agisse d'une décision charnière, l'identification fructueuse de la GRC à titre de champion de la RSS constitue la première des nombreuses étapes requises pour créer ce centre national de liaison. Le travail se poursuivra maintenant pour définir la nature de ce parrainage et les formes tangibles qu'il prendra, particulièrement en ce qui a trait à la communauté des bénévoles. Dans l'ensemble, il est à souhaiter que la durabilité des services de RSS au Canada seront bien servis par cette meilleure coordination et ce meilleur soutien sur le plan national, particulièrement au moment où la capacité du Programme de R-S continue de se renforcer et d'être améliorée par chacun des gouvernements provinciaux/territoriaux. ■



Nouveau livre disponible sur la recherche en milieu urbain

Urban Search: Managing Missing Person Searches in the Urban Environment

Auteurs: Christopher S. Young et John Wehbring

Une nouvelle ressource pour les gestionnaires de la recherche a été publiée récemment par dbS Productions. *Urban Search: Managing Missing*

Person Searches in the Urban Environment est un livre détaillé de 337 pages qui transporte le lecteur à travers les étapes d'une opération de recherche en milieu urbain, à partir du rapport initial jusqu'à la conclusion. À ne pas confondre avec la recherche et le sauvetage exhaustifs en milieu urbain, ce livre aide à transposer les principes de la gestion de la recherche en milieu sauvage à la recherche de personnes disparues dans des zones urbaines. Des renseignements additionnels sur la planification préalable, le comportement des personnes disparues et la formation pour les gestionnaires de la recherche enrichissent cet ouvrage pratique.

Pour obtenir de plus amples renseignements sur ce livre, y compris la façon de le commander, veuillez communiquer avec dbS Productions au 1-800-745-1562 ou à l'adresse www.dbs-sar.com. ■

La recherche d'une balise de détresse conduit une patrouille de l'aviation civile américaine au bord d'une piscine à Houston

Courtoisie de l'administration centrale des patrouilles de l'aviation civile nationale

Les apparences sont parfois trompeuses. Le 29 mars, l'Air Force Rescue Coordinator Center américain a rapporté un signal de détresse près de l'aéroport international de Houston, au Texas. Moins de deux heures plus tard, le capitaine Bob Beeley et le capitaine d'aviation John Clarke étaient en route pour en chercher la source.

Les recherches se sont poursuivies sans succès jusqu'à la tombée du jour. Le matin suivant, le shérif suppléant Harris County et les membres de l'escadron Delta ont repris le travail. Après avoir effectué des recherches dans le secteur et n'avoir trouvé aucun bateau en détresse ni aéronef accidenté, ils ont demandé à un résident du voisinage s'il connaissait quelqu'un dans les environs qui possédait une grande embarcation.

L'homme ne le savait pas mais il s'est soudainement rappelé que sa conjointe avait acheté récemment un certain nombre de décorations nautiques pour leur cour arrière. La femme avait acheté deux radiobalises maritimes de localisation de sinistres (RLS) 121.5 MHz et en avait allumé une pour voir clignoter la jolie lumière sur le



Une résidente de Houston tient dans ses mains le RLS 121.5 MHz qui a commencé à transmettre lorsqu'elle l'a lancé dans sa piscine, attirant ainsi l'attention de l'Air Force Rescue Coordination Center et de deux chercheurs de l'escadron Delta Composite.

Photo courtoisie de John Clark, capitaine d'aviation, escadron Delta Composite, Patrouille de l'aviation civile, Texas, Escadron



Le 28 avril 2008 - L'honorable Peter MacKay, ministre de la Défense nationale et ministre de l'Agence de promotion économique du Canada atlantique (APECA), se trouve en compagnie du capitaine Anthony Patterson, président-directeur général de Virtual Maritime Technology (VMT). M. Patterson a assisté à l'annonce d'un investissement de 8,5 millions de dollars de la part de l'APECA dans le renouvellement de l'initiative de Springboard Atlantique pour faciliter et accélérer le transfert de la R-D des établissements postsecondaires au secteur privé. Le ministre MacKay a eu l'occasion d'assister à une démonstration à petite échelle de la technologie des simulateurs de VMT. Le simulateur marin a été développé conjointement par VMT, l'Institut de marine de l'Université Memorial et la Garde côtière auxiliaire canadienne grâce à des fonds alloués par le Fonds des nouvelles initiatives de recherche et de sauvetage (FNI de R-S).

Photo courtoisie Agence de promotion économique du Canada atlantique

dessus lorsqu'elle la lançait dans sa piscine. Même si la lumière de la RLS ne fonctionnait pas, le transmetteur, lui, fonctionnait bien. Les deux balises de détresse ont été désactivées.

Lorsque des personnes se débarassent de leurs vieilles balises de détresse 121.5 MHz pour les remplacer par de nouvelles balises 406 MHz, il est essentiel de détruire les plus vieilles unités de façon sécuritaire et de déclasser l'unité. On ne sait jamais! ■

Une famille allemande secourue après avoir utilisé la lumière d'un téléphone cellulaire

En janvier, une famille de quatre personnes a été secourue après s'être perdue dans l'obscurité alors qu'elle faisait une randonnée pédestre dans la neige près d'Immenstadt, en Allemagne. Après avoir demandé

l'aide du Bergrettung (sauvetage en montagne), on leur a demandé de pointer le voyant de leur cellulaire vers le ciel. En utilisant des jumelles de vision nocturne, l'équipage de l'hélicoptère a aperçu la petite lumière à une distance de deux kilomètres et a été en mesure de secourir la famille qui était en détresse à 1 000 mètres au-dessus de la vallée. ■

Une collecte de fonds de la R-S apporte le déjeuner à une collectivité locale du N-B.

« C'est la plus longue campagne annuelle que nous ayons eue et elle est extrêmement unique », se vante Kenn Hong, gestionnaire de la recherche de l'équipe de recherche et de sauvetage de York Sunbury (YSSR), à Fredericton, au Nouveau-Brunswick.

Il se réfère au déjeuner annuel de crêpes de la collecte de fonds de

l'YSSR – une activité des plus réussies qui est tenue chaque année, en mars, durant la fin de semaine des sucres à Kings Landing. La collecte de fonds s'est tenue cette année les 29 et 30 mars, une occasion opportune puisque le mois de mars a marqué le 25^{ème} anniversaire de la R-S au sol au Nouveau-Brunswick.

Niché dans la vallée de la rivière St. John, Kings Landing est un lieu historique décrivant le Nouveau-Brunswick des années 1800. Ce lieu offre un endroit unique pour la collecte de fonds annuelle du YSSR, une activité qui attire les membres de la collectivité de tous les horizons.

Comme le note M. Hong, ce sont les dons du site et des bénévoles qui permettent la tenue de l'activité. « La diversité des participants est fantastique. Ce sont non seulement les bénévoles de la R-S qui y participent mais également les membres de la collectivité qui contribuent à faire la cuisson et le service des aliments dans les installations fournies par Kings Landing. Cela nous permet de rencontrer toutes les personnes qui nous appuient et collaborent avec nous de même que les visiteurs de King's Landing qui ne connaissent pas nécessairement la R-S. C'est merveilleux. »

En plus des sommes recueillies grâce à la collecte de fonds du déjeuner de crêpes, l'YSSR a reçu un don de 1 200 dollars du programme *Friends in Need* du Holiday Inn de Fredericton. « Nous espérons que nous continuerons à profiter du succès de la collecte de fonds et des contributions généreuses », a déclaré M. Hong. « Cela nous aide et accroît le profil des bénévoles de la R-S dans la collectivité. » ■



Les Gens

M. Danny Coultis a pris sa retraite de la Garde côtière canadienne après 41 ans de service. M. Coultis a été pendant 23 ans superviseur régional pour la recherche et le sauvetage maritimes au Centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage à Trenton.

Jim McAllister a pris sa retraite de son poste de directeur du Programme provincial de mesures d'urgence de la Colombie-Britannique (BC PEP). Durant les décennies passées à titre de bénévole de la recherche et du sauvetage (R-S) et à la direction du Programme de R-S au sol et dans les eaux intérieures dans diverses fonctions avec le BC PEP, sa vision a contribué à structurer le système de R-S en C.-B. en un réseau d'intervention par étapes intégré et coordonné. Il a également apporté ses idées et son enthousiasme à la table nationale par le truchement du Conseil national de recherche et de sauvetage au sol du Canada qu'il a présidé en 2007-2008.



Vern Fraser a été nommé président du Conseil national de recherche et de sauvetage au sol du Canada en remplacement de Jim McAllister.

Michael Templeton a remplacé Erin Deacon à titre de gestionnaire du Bureau de gestion des urgences du Yukon. M. Templeton sera également le représentant du Yukon au sein du Conseil national de recherche et de sauvetage au sol du Canada.

Prix

Les bénévoles de la R-S au sol de la C.-B. sont reconnus

Pour son intervention rapide et pour avoir secouru son partenaire d'escalade, une membre de la recherche et du sauvetage (R-S) de Surrey, Stacey Glanville, s'est vue décerner le prix Bon samaritain par le Service d'ambulance de la Colombie-Britannique. Le prix a été présenté durant une réunion de l'Association de recherche et de sauvetage de la Colombie-Britannique (ARCCB) en janvier 2008.

Le prix reconnaît les efforts de Mme Glanville qui a soigné son ami et partenaire d'escalade, Ken Gallant, après qu'il eut fait une chute de 60 pieds au-dessus d'elle. M. Gallant, un ambulancier paramédical à temps partiel et un bénévole de longue date de la R-S, a par la suite été transporté par avion à un centre de traumatologie où il a reçu des soins.

En plus du prix Bon samaritain du Service d'ambulance de la C.-B., on a présenté à Mme Glanville un certificat de l'ARCCB. ■



Photo cgrtoisie de Neil Brewer, ARCCB et Kent Harrison, Recherche et sauvetage

Des techniciens de la R-S se voient décerner une médaille de bravoure pour un sauvetage dans le Nord

Le 29 février 2008, Son Excellence la très honorable Michaëlle Jean, Gouverneure générale du Canada, a présenté à deux techniciens de la recherche et du sauvetage des médailles de bravoure, lors d'une cérémonie à Rideau Hall. Le caporal-chef Brian Decaire et le sergent Darcy St-Laurent ont été honorés pour le sauvetage effectué le 25 avril 2005 d'un pilote d'hélicoptère dont l'appareil s'était écrasé dans les Territoires du Nord-Ouest. Lorsque la mission a été lancée, la plupart des gens croyaient qu'elle ne durerait qu'une journée mais les conditions météorologiques particulièrement mauvaises l'ont prolongée à cinq jours.

Le 26 avril 2005, le caporal-chef Decaire et le sergent St-Laurent ont été parachutés d'un aéronef de type Hercules durant un blizzard pour aider le pilote dont l'appareil s'était écrasé à l'ouest du lac Boland, dans les Territoires du Nord-Ouest. Dans l'obscurité totale, ils ont effectué un saut de nuit des plus difficiles et ont atterri beaucoup plus loin que prévu de l'hélicoptère écrasé. Malgré le fait qu'ils étaient fouettés par des vents extrêmement violents, les sauveteurs ont marché durant une heure, portant un équipement de survie de 50 kg sur leur dos, jusqu'à ce qu'ils atteignent le pilote dont l'appareil s'était écrasé. Dans des conditions météorologiques des plus mauvaises, la victime et les sauveteurs ont attendu la fin de la tempête jusqu'à ce qu'ils puissent être extraits du site par un hélicoptère militaire, cinq jours plus tard. ■



Le 28 avril 2008 - L'honorable Peter MacKay, ministre de la Défense nationale et ministre de l'Agence de promotion économique du Canada atlantique (APECA), se trouve en compagnie du capitaine Anthony Patterson, président-directeur général de Virtual Maritime Technology (VMT). M. Patterson a assisté à l'annonce d'un investissement de 8,5 millions de dollars de la part de l'APECA dans le renouvellement de l'initiative de Springboard Atlantique pour faciliter et accélérer le transfert de la R-D des établissements postsecondaires au secteur privé. Le ministre MacKay a eu l'occasion d'assister à une démonstration à petite échelle de la technologie des simulateurs de VMT. Le simulateur marin a été développé conjointement par VMT, l'Institut de marine de l'Université Memorial et la Garde côtière auxiliaire canadienne grâce à des fonds alloués par le Fonds des nouvelles initiatives de recherche et de sauvetage (FNI de R-S).

Photo courtoisie Agence de promotion économique du Canada atlantique

dessus lorsqu'elle la lançait dans sa piscine. Même si la lumière de la RLS ne fonctionnait pas, le transmetteur, lui, fonctionnait bien. Les deux balises de détresse ont été désactivées.

Lorsque des personnes se débarassent de leurs vieilles balises de détresse 121.5 MHz pour les remplacer par de nouvelles balises 406 MHz, il est essentiel de détruire les plus vieilles unités de façon sécuritaire et de déclasser l'unité. On ne sait jamais! ■

Une famille allemande secourue après avoir utilisé la lumière d'un téléphone cellulaire

En janvier, une famille de quatre personnes a été secourue après s'être perdue dans l'obscurité alors qu'elle faisait une randonnée pédestre dans la neige près d'Immenstadt, en Allemagne. Après avoir demandé

l'aide du Bergrettung (sauvetage en montagne), on leur a demandé de pointer le voyant de leur cellulaire vers le ciel. En utilisant des jumelles de vision nocturne, l'équipage de l'hélicoptère a aperçu la petite lumière à une distance de deux kilomètres et a été en mesure de secourir la famille qui était en détresse à 1 000 mètres au-dessus de la vallée. ■

Une collecte de fonds de la R-S apporte le déjeuner à une collectivité locale du N.-B.

« C'est la plus longue campagne annuelle que nous ayons eue et elle est extrêmement unique », se vante Kenn Hong, gestionnaire de la recherche de l'équipe de recherche et de sauvetage de York Sunbury (YSSR), à Fredericton, au Nouveau-Brunswick.

Il se réfère au déjeuner annuel de crêpes de la collecte de fonds de

l'YSSR – une activité des plus réussies qui est tenue chaque année, en mars, durant la fin de semaine des sucres à Kings Landing. La collecte de fonds s'est tenue cette année les 29 et 30 mars, une occasion opportune puisque le mois de mars a marqué le 25^{ème} anniversaire de la R-S au sol au Nouveau-Brunswick.

Niché dans la vallée de la rivière St. John, Kings Landing est un lieu historique décrivant le Nouveau-Brunswick des années 1800. Ce lieu offre un endroit unique pour la collecte de fonds annuelle du YSSR, une activité qui attire les membres de la collectivité de tous les horizons.

Comme le note M. Hong, ce sont les dons du site et des bénévoles qui permettent la tenue de l'activité. « La diversité des participants est fantastique. Ce sont non seulement les bénévoles de la R-S qui y participent mais également les membres de la collectivité qui contribuent à faire la cuisson et le service des aliments dans les installations fournies par Kings Landing. Cela nous permet de rencontrer toutes les personnes qui nous appuient et collaborent avec nous de même que les visiteurs de King's Landing qui ne connaissent pas nécessairement la R-S. C'est merveilleux. »

En plus des sommes recueillies grâce à la collecte de fonds du déjeuner de crêpes, l'YSSR a reçu un don de 1 200 dollars du programme *Friends in Need* du Holiday Inn de Fredericton. « Nous espérons que nous continuerons à profiter du succès de la collecte de fonds et des contributions généreuses », a déclaré M. Hong. « Cela nous aide et accroît le profil des bénévoles de la R-S dans la collectivité. » ■



Déjeuner de crêpes 2008 de l'YSSR
Photo courtoisie de Marc Roussel

Les Gens

M. Danny Coultis a pris sa retraite de la Garde côtière canadienne après 41 ans de service. M. Coultis a été pendant 23 ans superviseur régional pour la recherche et le sauvetage maritimes au Centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage à Trenton.

Jim McAllister a pris sa retraite de son poste de directeur du Programme provincial de mesures d'urgence de la Colombie-Britannique (BC PEP). Durant les décennies passées à titre de bénévole de la recherche et du sauvetage (R-S) et à la direction du Programme de R-S au sol et dans les eaux intérieures dans diverses fonctions avec le BC PEP, sa vision a contribué à structurer le système de R-S en C.-B. en un réseau d'intervention par étapes intégré et coordonné. Il a également apporté ses idées et son enthousiasme à la table nationale par le truchement du Conseil national de recherche et de sauvetage au sol du Canada qu'il a présidé en 2007-2008.



Vem Fraser a été nommé président du Conseil national de recherche et de sauvetage au sol du Canada en remplacement de Jim McAllister.

Michael Templeton a remplacé Erin Deacon à titre de gestionnaire du Bureau de gestion des urgences du Yukon. M. Templeton sera également le représentant du Yukon au sein du Conseil national de recherche et de sauvetage au sol du Canada.

Prix

Les bénévoles de la R-S au sol de la C.-B. sont reconnus

Pour son intervention rapide et pour avoir secouru son partenaire d'escalade, une membre de la recherche et du sauvetage (R-S) de Surrey, Stacey Glanville, s'est vue décerner le prix Bon samaritain par le Service d'ambulance de la Colombie-Britannique. Le prix a été présenté durant une réunion de l'Association de recherche et de sauvetage de la Colombie-Britannique (ARCCB) en janvier 2008.

Le prix reconnaît les efforts de Mme Glanville qui a soigné son ami et partenaire d'escalade, Ken Gallant, après qu'il eut fait une chute de 60 pieds au-dessus d'elle. M. Gallant, un ambulancier paramédical à temps partiel et un bénévole de longue date de la R-S, a par la suite été transporté par avion à un centre de traumatologie où il a reçu des soins.

En plus du prix Bon samaritain du Service d'ambulance de la C.-B., on a présenté à Mme Glanville un certificat de l'ARCCB. ■



Photo courtoisie de Neil Brewer, ARCCB et Kent Harrison, Recherche et sauvetage

Des techniciens de la R-S se voient décerner une médaille de bravoure pour un sauvetage dans le Nord

Le 29 février 2008, Son Excellence la très honorable Michaëlle Jean, Gouverneure générale du Canada, a présenté à deux techniciens de la recherche et du sauvetage des médailles de bravoure, lors d'une cérémonie à Rideau Hall. Le caporal-chef Brian Decaire et le sergent Darcy St-Laurent ont été honorés pour le sauvetage effectué le 25 avril 2005 d'un pilote d'hélicoptère dont l'appareil s'était écrasé dans les Territoires du Nord-Ouest. Lorsque la mission a été lancée, la plupart des gens croyaient qu'elle ne durerait qu'une journée mais les conditions météorologiques particulièrement mauvaises l'ont prolongée à cinq jours.

Le 26 avril 2005, le caporal-chef Decaire et le sergent St-Laurent ont été parachutés d'un aéronef de type Hercules durant un blizzard pour aider le pilote dont l'appareil s'était écrasé à l'ouest du lac Boland, dans les Territoires du Nord-Ouest. Dans l'obscurité totale, ils ont effectué un saut de nuit des plus difficiles et ont atterri beaucoup plus loin que prévu de l'hélicoptère écrasé. Malgré le fait qu'ils étaient fouettés par des vents extrêmement violents, les sauveteurs ont marché durant une heure, portant un équipement de survie de 50 kg sur leur dos, jusqu'à ce qu'ils atteignent le pilote dont l'appareil s'était écrasé. Dans des conditions météorologiques des plus mauvaises, la victime et les sauveteurs ont attendu la fin de la tempête jusqu'à ce qu'ils puissent être extraits du site par un hélicoptère militaire, cinq jours plus tard. ■

Contribution à la R-S reconnue à Terre-Neuve-et-Labrador

En décembre 2007, Malcolm « Max » Winters s'est vu investi de l'Ordre de Terre-Neuve-et-Labrador lors d'une cérémonie au Parlement à St. John's, Terre-Neuve.

M. Winters, un leader bien connu de Happy Valley-Goose Bay, a présidé le Comité qui a établi le projet de recherche et de sauvetage au sol de Happy Valley-Goose Bay et a participé au Comité des services de l'hôpital Melville. Au cours des 40 dernières années, M. Winters a consacré d'innombrables heures à l'amélioration de sa collectivité.



Le lieutenant-gouverneur Edward Robert, Malcolm « Max » Winters et le premier ministre Danny Williams

Photo courtoisie de Don Lane, The Lane Gallery

4

SARSCENE

L'Ordre de Terre-Neuve-et-Labrador reconnaît les personnes qui ont fait preuve d'excellence et accompli des réalisations dans tout domaine d'entreprise qui profite d'une façon exceptionnelle à Terre-Neuve-et-Labrador et à ses résidents. ■

Prix de membre à vie PEP/AIR

Roy Clemens, un bénévole du service aérien du Programme provincial de mesures d'urgences en Colombie-Britannique, s'est vu décerner le premier prix de membre à vie PEP/AIR. M. Charles Pachal, directeur provincial, et Vic Schrauwen, membre exécutif, ont présenté le prix à M. Clemens le 15 mars 2008, le jour de son 90ième anniversaire. ■

Un technicien de la R-S reçoit un prix pour le programme Soldat en mouvement

Un technicien de la recherche et du sauvetage (R-S) des Forces canadiennes, le sergent Andrew McLean, s'est vu décerner le prix prestigieux King Clancy de la Fédération canadienne des paraplégiques le 9 février, à Toronto. Le sergent McLean est un technicien de la R-S et est membre du 424^{ème} escadron de la R-S de la 8^{ème} escadre de Trenton.

Le sergent McLean a reçu le prix pour son dévouement et son engagement à aider les Canadiens au moyen de son implication dans le programme Soldat en mouvement, un programme qui réhabilite les membres des Forces canadiennes qui ont été blessés. Porte-parole actif, le sergent McLean a accru la sensibilisation du public à l'égard du programme par des entrevues avec les médias et des initiatives de collecte de fonds.

Le prix King Clancy est présenté à des Canadiens émérites qui ont fait des contributions importantes en aidant les citoyens handicapés à accéder à un mode de vie plus valorisant. Il reconnaît les personnes dont les réalisations exceptionnelles ont contribué à accroître la sensibilisation du public à l'égard du potentiel des personnes handicapées. Le prix est nommé en l'honneur de l'ancien joueur étoile des Maple Leafs de Toronto, King Clancy, bien connu pour son implication dans les causes humanitaires. ■



Le sergent Andrew McLean tient son ancien béret de l'armée à la boutique d'équipement technique de R-S à la 8^{ème} escadre de Trenton

Photo courtoisie de Imagerie de la 8^{ème} escadre, ministère de la Défense nationale

Recherche et sauvetage virtuels : le programme de simulation de R-S maritimes de la GCAC

Par Tanis Harrison

Photo courtoisie du Capitaine Kevin Smith

Il est 3 heures du matin et une pluie continue accompagnée de coups de vent martèle la côte sud de l'île de Vancouver. Le capitaine et l'équipage de la Garde côtière auxiliaire canadienne – Pacifique (GCAC -P) se voient transmettre un appel de détresse de code 3 pour répondre à des rapports signalant qu'un bateau de pêche est en train de couler dans le détroit de Juan de Fuca. Les membres bénévoles de l'équipage se précipitent dans la cabine de leur embarcation rapide de sauvetage. Ils établissent un plan, démarrent les moteurs et lancent leur embarcation dans la nuit. Des conditions météorologiques de pluies torrentielles et de visibilité réduite requièrent que le navigateur porte toute son attention au radar, à la carte de pointage et au GPS de l'embarcation pendant que l'équipage file dans la nuit vers la dernière position connue du bateau de pêche. Le barreur maintient le contrôle de l'embarcation de sauvetage tout en cherchant des yeux des rondins, un bateau et des personnes qui pourraient être dans l'eau. Le troisième membre d'équipage tente désespérément

d'établir le contact avec le bateau en perdition tout en communiquant avec un autre navire de recherche et de sauvetage (R-S) également en route.

À 3 h 18, le bateau en perdition est localisé sur le radar et quelques minutes plus tard, les membres de l'équipage ont un contact visuel du tribord du bateau – le bateau se remplit rapidement d'eau et fait de la bande sur bâbord. Deux membres de l'équipage du bateau en détresse appellent frénétiquement à l'aide et un autre est repéré dans l'eau, agitant désespérément les bras dans les airs pour être secouru. L'embarcation de sauvetage manœuvre pour se mettre en position et l'équipage se prépare à aider les victimes à monter à bord. Quelques secondes plus tard, les lumières s'allument et les écrans deviennent blancs – une autre simulation réussie a été complétée.

Le sauvetage qui vient tout juste de s'effectuer dans les eaux de Victoria était en fait une simulation de R-S maritimes en immersion conçue pour donner une formation réaliste, sécu-

ritaire et efficace aux équipages de la R-S maritimes dans une embarcation de sauvetage très rapide. La GCAC-P, une organisation de bénévoles de la R-S maritimes, a consacré trois années au développement de son programme de simulateur. Le programme combine une technologie à la fine pointe aux connaissances les plus récentes en R-S maritimes afin de créer un outil de formation réaliste et puissant pour ses membres d'équipage bénévoles.

L'idée du programme de simulateur de la GCAC-P a commencé à germer en 2003 lorsque l'organisation a commencé à chercher un moyen plus efficace, plus rentable et plus sécuritaire de former les équipages de la R-S maritimes sur une embarcation rapide d'intervention.

« Un bon nombre des 50 unités communautaires de la GCAC-P ont acheté récemment une embarcation rapide de recherche et de sauvetage afin d'offrir des services de R-S maritimes en tout temps », a déclaré le président de la GCAC-P,

Recherche et sauvetage virtuels : le programme de simulation de R-S maritimes de la GCAC

Par Tanis Harrison

Photo courtoisie du Capitaine Kevin Smith

Il est 3 heures du matin et une pluie continue accompagnée de coups de vent martèle la côte sud de l'île de Vancouver. Le capitaine et l'équipage de la Garde côtière auxiliaire canadienne – Pacifique (GCAC -P) se voient transmettre un appel de détresse de code 3 pour répondre à des rapports signalant qu'un bateau de pêche est en train de couler dans le détroit de Juan de Fuca. Les membres bénévoles de l'équipage se précipitent dans la cabine de leur embarcation rapide de sauvetage. Ils établissent un plan, démarrent les moteurs et lancent leur embarcation dans la nuit. Des conditions météorologiques de pluies torrentielles et de visibilité réduite requièrent que le navigateur porte toute son attention au radar, à la carte de pointage et au GPS de l'embarcation pendant que l'équipage file dans la nuit vers la dernière position connue du bateau de pêche. Le barreur maintient le contrôle de l'embarcation de sauvetage tout en cherchant des yeux des rondins, un bateau et des personnes qui pourraient être dans l'eau. Le troisième membre d'équipage tente désespérément

d'établir le contact avec le bateau en perdition tout en communiquant avec un autre navire de recherche et de sauvetage (R-S) également en route.

À 3 h 18, le bateau en perdition est localisé sur le radar et quelques minutes plus tard, les membres de l'équipage ont un contact visuel du tribord du bateau – le bateau se remplit rapidement d'eau et fait de la bande sur bâbord. Deux membres de l'équipage du bateau en détresse appellent frénétiquement à l'aide et un autre est repéré dans l'eau, agitant désespérément les bras dans les airs pour être secouru. L'embarcation de sauvetage manœuvre pour se mettre en position et l'équipage se prépare à aider les victimes à monter à bord. Quelques secondes plus tard, les lumières s'allument et les écrans deviennent blancs – une autre simulation réussie a été complétée.

Le sauvetage qui vient tout juste de s'effectuer dans les eaux de Victoria était en fait une simulation de R-S maritimes en immersion conçue pour donner une formation réaliste, sécuritaire et efficace aux équipages de

la R-S maritimes dans une embarcation de sauvetage très rapide. La GCAC-P, une organisation de bénévoles de la R-S maritimes, a consacré trois années au développement de son programme de simulateur. Le programme combine une technologie à la fine pointe aux connaissances les plus récentes en R-S maritimes afin de créer un outil de formation réaliste et puissant pour ses membres d'équipage bénévoles.

L'idée du programme de simulateur de la GCAC-P a commencé à germer en 2003 lorsque l'organisation a commencé à chercher un moyen plus efficace, plus rentable et plus sécuritaire de former les équipages de la R-S maritimes sur une embarcation rapide d'intervention.

« Un bon nombre des 50 unités communautaires de la GCAC-P ont acheté récemment une embarcation rapide de recherche et de sauvetage afin d'offrir des services de R-S maritimes en tout temps », a déclaré le président de la GCAC-P,

Bruce Falkins. « Grâce à l'utilisation de navires plus grands et plus rapides, lesquels naviguent souvent dans des conditions météorologiques particulièrement mauvaises, la nécessité d'adopter des approches de formation modernes et agressives s'est accrue avec le niveau croissant de risques ». De nombreuses heures de recherche ont conclu que la simulation serait l'une des meilleures façons pour l'organisation de répondre à ces nouveaux besoins de formation.

En 2003, la GCAC-P a soumis une proposition du Fonds des nouvelles initiatives de R-S (FNI de R-S) au Secrétariat national de recherche et de sauvetage et s'est vue accorder des fonds pour développer le premier simulateur de précision au monde pour une embarcation rapide d'intervention. Le développement a débuté en 2004 et, dès 2007, le simulateur de la GCAC-P était créé et fonctionnel. Ceci était dû en grande partie aux partenariats avec l'Université Memorial, la Garde côtière canadienne, les pneumatiques Titan et CMC Electronics.

Le simulateur de la GCAC-P qui a émergé de ces partenariats est complètement immersif et comprend une modélisation mathématique précise de mouvement de navires. Il contient une maquette d'une véritable cabine complète d'embarcation rapide d'intervention avec de vrais contrôles et un véritable équipement de navire qui en font une expérience vraiment réaliste. Les modèles graphiques

détaillés du navire et les navires cibles fonctionnent soit dans une représentation de l'environnement océanique du Chenal marin de Douglas, de Victoria à Sidney, ou encore des îles Broken et incluent des profondeurs précises, des bouées, des feux et de l'information cartographiée. Un système de projection enveloppante à 270° affiche l'environnement avec des paramètres qui sont contrôlés par l'instructeur. Pour compléter l'expérience, un système de son à cinq haut-parleurs diffuse des bruits du moteur et de l'environnement.

Parallèlement au développement du simulateur entièrement immersif de la GCAC-P, un programme de navigation en ligne, appelé Simulateur pour l'équipement de navigation (NETsim), a été créé. Bien que la simulation complète requière un voyage à Victoria, toute personne qui possède un ordinateur et une connexion Internet haute vitesse peut avoir accès au NETsim. Ainsi, le NETsim fournit une formation en navigation à un public plus vaste.

Le NETsim est un simulateur virtuel qui possède un équipement de navigation maritime standard utilisé sur la plupart des embarcations de sauvetage. C'est un élément essentiel du Système d'apprentissage de la R-S de la GCAC-P, un outil global de formation en ligne qui permet aux membres de la GCAC-P d'acquérir une connaissance de la navigation maritime et de pratiquer leurs compétences dans un environnement virtuel. Les autres éléments en ligne qui

complètent le NETsim sont ses tutoriels vidéo interactifs, des cahiers d'exercices, une bibliothèque nautique et des évaluations en ligne. Bien que les équipages de la GCAC-P suivent toujours une formation sur l'eau, le Système d'apprentissage de la R-S sert de supplément accessible et rentable.

Le premier cours officiel complet de formation sur simulateur en immersion a été donné à Victoria, l'hiver dernier. Six membres bénévoles d'équipage de la GCAC-P ont subi une immersion de cinq jours dans ses exercices simulés et sur l'eau qui mettaient l'accent sur des interactions de compétences complexes portant sur les communications de l'équipage, la navigation et le pilotage. Grâce à une équipe dévouée de bénévoles, à des partenariats rigoureux et au pouvoir des nouvelles technologies, le simulateur s'avère un outil de formation prometteur et exceptionnel pour de nombreuses années à venir.

Pour obtenir de plus amples renseignements sur le Programme de simulation de la GCAC-P, veuillez communiquer avec l'agent de projet du simulateur, Thomas Kerr, au 250-480-2736. Une visite virtuelle du simulateur est maintenant disponible à l'adresse www.smallvesselsimulation.com. ■

Tanis Harrison est l'agent des projets spéciaux de la Garde côtière auxiliaire canadienne - Pacifique et il donne un soutien aux 1 400 membres bénévoles de l'organisation.



Photo courtoisie de Captain Kevin Smith



La tragédie frappe les héros : Programme de nageurs-sauveteurs en hélicoptère de la US Coast Guard

Par Christopher Evanson, maître de 2^e classe
Affaires publiques du cinquième district

Nageurs-sauveteurs de la US Coast Guard de la Air Station Atlantic City en formation sur la côte d'Atlantic City, M.J., 18 septembre 2006.

Photo courtoisie de Tom Spurdulo, de la US Coast Guard

Il y a 25 ans, un événement tragique a pris la vie de 31 marins de la marine marchande et le programme de nageurs-sauveteurs en hélicoptère de la US Coast Guard a été conçu pour prévenir la reproduction de tels désastres. Le programme a été un ange gardien pour de nombreuses personnes sur le point de sombrer en mer.

Tragédie en mer

Le S.S. Marine Electric, un navire de 585 pieds transportant du charbon est parti de Norfolk, Va., pour Brayton Point, Mass. le 10 février 1983. Trente-quatre marins étaient à bord lorsqu'une tempête hivernale a frappé Chesapeake Bay. Si la mer de quatre pieds dans la baie était dure, la pleine mer attendait le Marine Electric avec des vagues de plus de 40 pieds.

Le 12 février 1983, à environ 2 h 51, un homme de quart de la US Coast Guard à Ocean City, Md. était appelé par le capitaine du Marine Electric, signalant que son navire prenait l'eau à l'avant. Vers 3 heures, tout l'équipage était rassemblé sur le pont près des bateaux de sauvetage à tribord, se préparant à abandonner le navire. À 4 h 15, au moment où les marins préparaient les bateaux de sauvetage, le navire était frappé par une puissante

vague, probablement une fausse lame, chavirant le navire à tribord. L'équipage du Marine Electric était projeté dans les eaux froides du milieu de l'Atlantique de 37 degrés Fahrenheit (2,8 degrés Celsius) à environ 30 milles (48,3 kilomètres) de la côte de Chincoteague. Ce qui était un premier signal de détresse est devenu un important cas de recherche et sauvetage, mais les événements suivants se sont avérés beaucoup plus difficiles qu'on pouvait l'imaginer.

À l'époque, les équipages de vol de la US Coast Guard n'avaient pas la capacité ou le pouvoir de déployer des nageurs en mer pour sauver les victimes. Un membre de l'équipage descendait simplement une nacelle de sauvetage de l'hélicoptère près de la personne en détresse dans l'eau. Le sauvetage comptait presque entièrement sur la victime rassemblant ses forces pour monter dans

Bruce Falkins. « Grâce à l'utilisation de navires plus grands et plus rapides, lesquels naviguent souvent dans des conditions météorologiques particulièrement mauvaises, la nécessité d'adopter des approches de formation modernes et agressives s'est accrue avec le niveau croissant de risques ». De nombreuses heures de recherche ont conclu que la simulation serait l'une des meilleures façons pour l'organisation de répondre à ces nouveaux besoins de formation.

En 2003, la GCAC-P a soumis une proposition du Fonds des nouvelles initiatives de R-S (FNI de R-S) au Secrétariat national de recherche et de sauvetage et s'est vue accorder des fonds pour développer le premier simulateur de précision au monde pour une embarcation rapide d'intervention. Le développement a débuté en 2004 et, dès 2007, le simulateur de la GCAC-P était créé et fonctionnel. Ceci était dû en grande partie aux partenariats avec l'Université Memorial, la Garde côtière canadienne, les pneumatiques Titan et CMC Electronics.

Le simulateur de la GCAC-P qui a émergé de ces partenariats est complètement immersif et comprend une modélisation mathématique précise de mouvement de navires. Il contient une maquette d'une véritable cabine complète d'embarcation rapide d'intervention avec de vrais contrôles et un véritable équipement de navire qui en font une expérience vraiment réaliste. Les modèles graphiques

détailés du navire et les navires cibles fonctionnent soit dans une représentation de l'environnement océanique du Chenal marin de Douglas, de Victoria à Sidney, ou encore des îles Broken et incluent des profondeurs précises, des bouées, des feux et de l'information cartographiée. Un système de projection enveloppante à 270° affiche l'environnement avec des paramètres qui sont contrôlés par l'instructeur. Pour compléter l'expérience, un système de son à cinq haut-parleurs diffuse des bruits du moteur et de l'environnement.

Parallèlement au développement du simulateur entièrement immersif de la GCAC-P, un programme de navigation en ligne, appelé Simulateur pour l'équipement de navigation (NETsim), a été créé. Bien que la simulation complète requière un voyage à Victoria, toute personne qui possède un ordinateur et une connexion Internet haute vitesse peut avoir accès au NETsim. Ainsi, le NETsim fournit une formation en navigation à un public plus vaste.

Le NETsim est un simulateur virtuel qui possède un équipement de navigation maritime standard utilisé sur la plupart des embarcations de sauvetage. C'est un élément essentiel du Système d'apprentissage de la R-S de la GCAC-P, un outil global de formation en ligne qui permet aux membres de la GCAC-P d'acquérir une connaissance de la navigation maritime et de pratiquer leurs compétences dans un environnement virtuel. Les autres éléments en ligne qui

complètent le NETsim sont ses tutoriels vidéo interactifs, des cahiers d'exercices, une bibliothèque nautique et des évaluations en ligne. Bien que les équipages de la GCAC-P suivent toujours une formation sur l'eau, le Système d'apprentissage de la R-S sert de supplément accessible et rentable.

Le premier cours officiel complet de formation sur simulateur en immersion a été donné à Victoria, l'hiver dernier. Six membres bénévoles d'équipage de la GCAC-P ont subi une immersion de cinq jours dans ses exercices simulés et sur l'eau qui mettaient l'accent sur des interactions de compétences complexes portant sur les communications de l'équipage, la navigation et le pilotage. Grâce à une équipe dévouée de bénévoles, à des partenariats rigoureux et au pouvoir des nouvelles technologie, le simulateur s'avère un outil de formation prometteur et exceptionnel pour de nombreuses années à venir.

Pour obtenir de plus amples renseignements sur le Programme de simulation de la GCAC-P, veuillez communiquer avec l'agent de projet du simulateur, Thomas Kerr, au 250-480-2736. Une visite virtuelle du simulateur est maintenant disponible à l'adresse www.smallvesselsimulation.com. ■

Tanis Harrison est l'agent des projets spéciaux de la Garde côtière auxiliaire canadienne - Pacifique et il donne un soutien aux 1 400 membres bénévoles de l'organisation

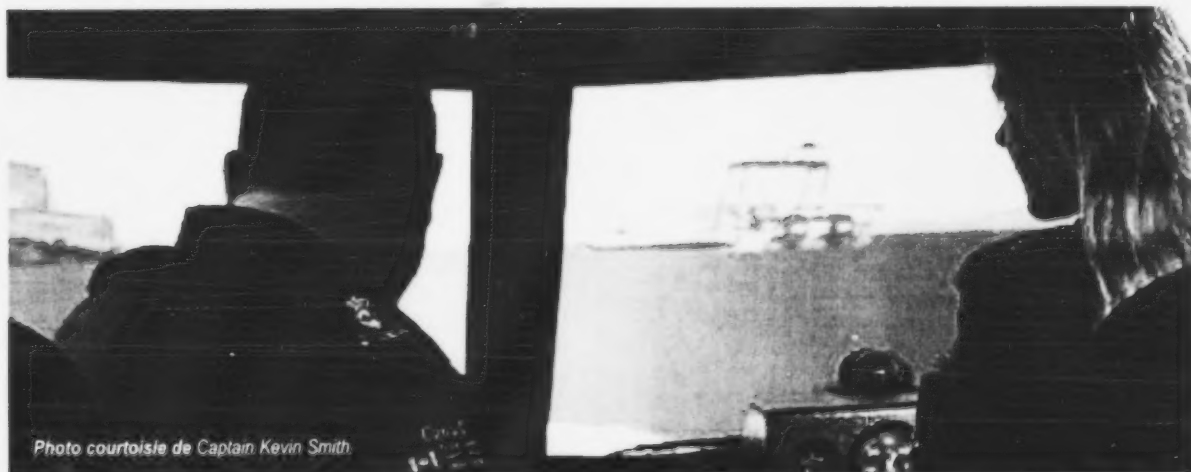


Photo courtoisie de Captain Kevin Smith.



La tragédie frappe les héros : Programme de nageurs-sauveteurs en hélicoptère de la US Coast Guard

Par Christopher Evanson, maître de 2^e classe
Affaires publiques du cinquième district

Nageurs-sauveteurs de la US Coast Guard de la Air Station Atlantic City en formation sur la côte d'Atlantic City, M.J., 18 septembre 2006.

Photo courtoisie de Tom Sperdulo, de la US Coast Guard

Il y a 25 ans, un événement tragique a pris la vie de 31 marins de la marine marchande et le programme de nageurs-sauveteurs en hélicoptère de la US Coast Guard a été conçu pour prévenir la reproduction de tels désastres. Le programme a été un ange gardien pour de nombreuses personnes sur le point de sombrer en mer.

Tragédie en mer

Le S.S. Marine Electric, un navire de 585 pieds transportant du charbon est parti de Norfolk, Va., pour Brayton Point, Mass. le 10 février 1983. Trente-quatre marins étaient à bord lorsqu'une tempête hivernale a frappé Chesapeake Bay. Si la mer de quatre pieds dans la baie était dure, la pleine mer attendait le Marine Electric avec des vagues de plus de 40 pieds.

Le 12 février 1983, à environ 2 h 51, un homme de quart de la US Coast Guard à Ocean City, Md. était appelé par le capitaine du Marine Electric, signalant que son navire prenait l'eau à l'avant. Vers 3 heures, tout l'équipage était rassemblé sur le pont près des bateaux de sauvetage à tribord, se préparant à abandonner le navire. À 4 h 15, au moment où les marins préparaient les bateaux de sauvetage, le navire était frappé par une puissante

vague, probablement une fausse lame, chavirant le navire à tribord. L'équipage du Marine Electric était projeté dans les eaux froides du milieu de l'Atlantique de 37 degrés Fahrenheit (2,8 degrés Celsius) à environ 30 milles (48,3 kilomètres) de la côte de Chincoteague. Ce qui était un premier signal de détresse est devenu un important cas de recherche et sauvetage, mais les événements suivants se sont avérés beaucoup plus difficiles qu'on pouvait l'imaginer.

À l'époque, les équipages de vol de la US Coast Guard n'avaient pas la capacité ou le pouvoir de déployer des nageurs en mer pour sauver les victimes. Un membre de l'équipage descendait simplement une nacelle de sauvetage de l'hélicoptère près de la personne en détresse dans l'eau. Le sauvetage comptait presque entièrement sur la victime rassemblant ses forces pour monter dans



la nacelle par elle-même. Dans les eaux froides où le choc et l'hypothermie prévalent, cette pratique s'avérerait futile.

Lorsqu'un équipage d'hélicoptère de la US Coast Guard de la Air Station Elizabeth City, N.C. est arrivée sur les lieux peu après 5 heures, l'eau brillait de feux à éclats, mais il y avait peu de signe de vie. Ce n'est pas avant 6 h 05 qu'un nageur-sauveteur de la marine a pu aider au sauvetage. La marine a dépêché un équipage d'hélicoptère de la Naval Air Station Oceana de Virginia Beach, Va. qui avait des nageurs-sauveteurs formés pour la recherche et sauvetage. Un à un avec l'aide de l'équipage du Cutter Point Highland de la garde côtière de 82 pieds, les nageurs-sauveteurs de la marine ont récupéré les corps de l'équipage du Marine Electric à la surface; près de trois heures plus tard, le navire chavirait.

Des 34 membres d'équipage à bord du Marine Electric, 27 ont été récupérés; seulement trois ont survécu. Sept membres d'équipage du Marine Electric n'ont jamais été trouvés, probablement encore à bord du navire. Les examens médicaux ont indiqué que la cause du décès était l'hypothermie et/ou la noyade.

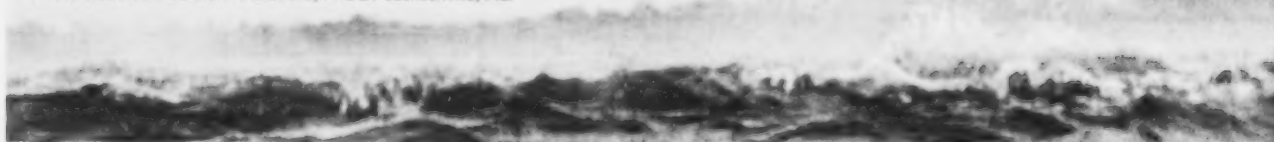


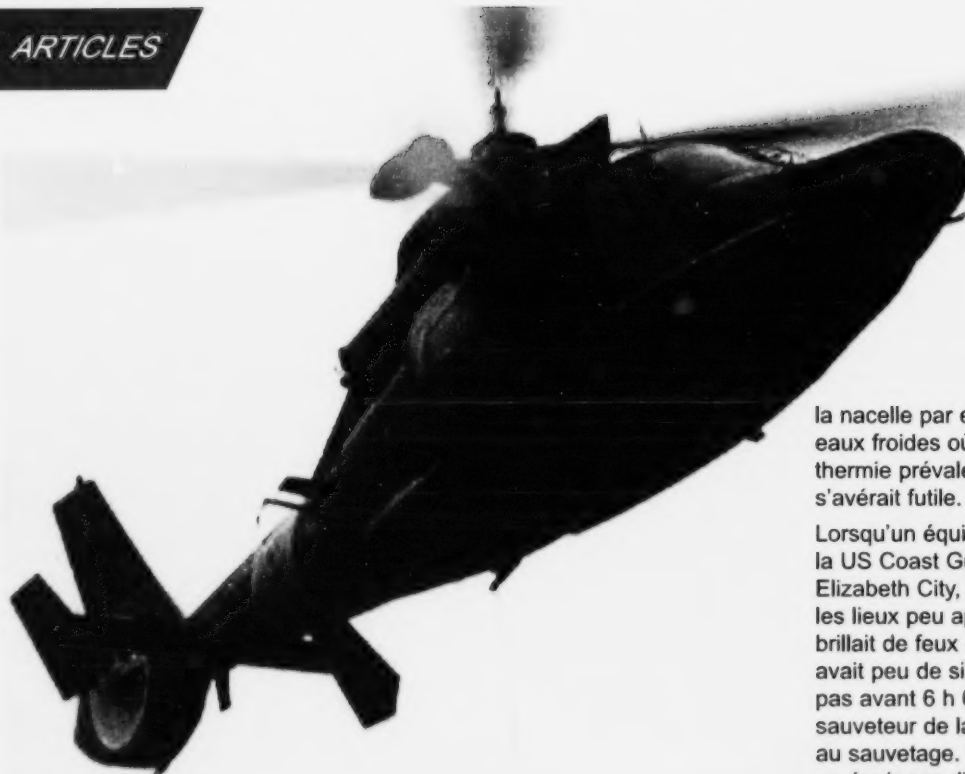
8

SAR/SCENE

Maître de 1^{re} classe Tony Anola, un nageur-sauveteur en hélicoptère de la Air Station Savannah, perfectionne ses compétences à Charleston Harbor, S.C., durant une mission de formation. L'équipage de sauvetage en hélicoptère de la US Coast Guard était en route pour la zone de rassemblement du nord de la Air Station Savannah - Air Facility Charleston.

Photo courtoisie de Donnie Brzudka, PADET Jacksonville, Fla.





la nacelle par elle-même. Dans les eaux froides où le choc et l'hypothermie prévalent, cette pratique s'avérait futile.

Lorsqu'un équipage d'hélicoptère de la US Coast Guard de la Air Station Elizabeth City, N.C. est arrivée sur les lieux peu après 5 heures, l'eau brillait de feux à éclats, mais il y avait peu de signe de vie. Ce n'est pas avant 6 h 05 qu'un nageur-sauveteur de la marine a pu aider au sauvetage. La marine a dépêché un équipage d'hélicoptère de la Naval Air Station Oceana de Virginia Beach, Va. qui avait des nageurs-sauveteurs formés pour la recherche et sauvetage. Un à un avec l'aide de l'équipage du Cutter Point Highland de la garde côtière de 82 pieds, les nageurs-sauveteurs de la marine ont récupéré les corps de l'équipage du Marine Electric à la surface; près de trois heures plus tard, le navire chavirait.

Des 34 membres d'équipage à bord du Marine Electric, 27 ont été récupérés; seulement trois ont survécu. Sept membres d'équipage du Marine Electric n'ont jamais été trouvés, probablement encore à bord du navire. Les examens médicaux ont indiqué que la cause du décès était l'hypothermie et/ou la noyade.



Maître de 1^{re} classe Tony Ariola, un nageur-sauveteur en hélicoptère de la Air Station Savannah, perfectionne ses compétences à Charleston Harbor, S.C., durant une mission de formation. L'équipage de sauvetage en hélicoptère de la US Coast Guard était en route pour la zone de rassemblement du nord de la Air Station Savannah - Air Facility Charleston.

Photo courtoisie de Donnie Brzudka, PADET Jacksonville, Fla.

L'après-coup

Ce tragique événement s'est avéré plus catastrophique parce que la US Coast Guard n'était pas prête à intervenir. La triste conclusion du S.S. Marine Electric a servi de coup dégrisant pour la préparation de la US Coast Guard. Après la tragédie, la US Coast Guard a lancé l'une des plus importantes enquêtes du Conseil maritime de son histoire. Ce qui rendait le cas plus bouleversant, c'était les représentants au Congrès qui cherchaient à savoir comment un pareil désastre avait pu se produire et, aspect plus important, comment éviter un scénario semblable. Après plusieurs audiences du Congrès, la Coast Guard Authorization Act de 1984 a été adoptée pour s'assurer que la US Coast Guard serait équipée adéquatement pour intervenir dans de tels cas.

Introduction du gardien

« Le travail de technicien de surveillance aérienne (TSA) qui a été établi en 1969 a toujours été d'inspecter et d'entretenir l'équipement de survie, d'assurer la manutention au sol, d'entretenir l'avion et d'accomplir les tâches administratives de l'aviation », de dire l'officier Donald Murray, gestionnaire de la force des techniciens de surveillance aérienne de la US Coast Guard.

Le programme de nageurs-sauveteurs en hélicoptère de la US Coast Guard deviendrait une extension de l'objectif de la mission des TSA, commençant très subtilement à l'automne de 1984 à la suite de la tragédie du Marine Electric. La US Coast Guard a joint ses forces à celles de la marine, ce qui a permis aux nageurs-sauveteurs en hélicoptère éventuels de la US Coast Guard de s'entraîner avec les nageurs collègues de la marine à la U.S. Navy Rescue Swimmer School de la Naval Air Station de Pensacola, Fla.

Après quelques années d'entraînement avec la marine, il est devenu évident que la US Coast Guard devait apporter des modifications parce que certaines des méthodes enseignées à l'école conjointe n'étaient pas applicables à la mission de recherche et sauvetage de la US Coast Guard. Son principal accent est le sauvetage en temps de paix, et non les méthodes de récupération des militaires abattus. De plus, le programme n'était pas sans ses propres défis. La nouvelle fonction pour l'aviation de la US Coast Guard engendrait de l'hésitation et des préoccupations chez les pilotes quant au déploiement de nageurs dans des conditions dangereuses.

Les nageurs-sauveteurs affectés à la Air Station Elizabeth City sont devenus la première unité opérationnelle de nageurs-sauveteurs en hélicoptère le 5 mai 1985, avec des stations aériennes dans tout le pays au cours des années subséquentes. « La garde côtière est devenue pleinement opérationnel le avec le programme de nageurs-sauveteurs en octobre 1991, signifiant que tous les hommes de survie de l'aviation (maîtres de 1^e classe) sont entrés en fonction à chaque station aérienne de la garde côtière dans tout le pays », d'ajouter Murray.

Depuis son établissement, le programme de nageurs-sauveteurs de la US Coast Guard a amélioré la mission de recherche et sauvetage de la garde côtière. « L'ajout d'un effectif de nageurs-sauveteurs aux équipes de recherche et sauvetage en hélicoptère a eu un impact significatif sur la mission. L'ouragan Katrina est notre rappel le plus récent de la valeur de cet effectif », de dire le maître de 2^e classe Lewis Hard, qui supervise l'école des techniciens de surveillance aérienne «A» à Elizabeth City.

Dans les deux décennies et plus d'existence du programme, plusieurs

innovations dans la formation ont permis aux nageurs-sauveteurs de s'adapter à des situations imprévisibles qu'ils rencontrent souvent.

« Le programme de nageurs-sauveteurs a évolué de plusieurs façons mais surtout en ce qui concerne l'équipement et la formation. Le développement de l'école de sauvetage en hélicoptère avancé d'Astoria, Ore., aide à enseigner aux TSA les techniques avancées comme le sauvetage de surface vertical, le sauvetage en mer agitée et le sauvetage en eau rapide », d'ajouter Hart. De plus, les innovations dans la science du sport sont devenues un objectif de la formation des nageurs-sauveteurs.

Il s'est écoulé 25 ans depuis que 31 membres d'équipage du Marine Electric ont péri. Depuis cette tragédie, on peut dire que de nombreuses vies ont été sauvées indirectement. C'est parfois par la tragédie que le bien arrive, et c'est ce que le programme de nageurs-sauveteurs de la US Coast Guard a favorisé. Lors de l'ouragan Katrina, plus de 3 000 vies ont été sauvées par le déploiement des opérations de recherche et sauvetage en direct à la télévision. En plus des capacités de survie dans les éléments extrêmes, les nageurs-sauveteurs sont des techniciens médicaux d'urgence formés appliquant leurs compétences pour transporter les victimes vers les hôpitaux à terre.

Avec les leçons apprises, la US Coast Guard attend le prochain cas de recherche et sauvetage, toujours prête. ■

Le maître de 2^e classe Christopher Evanson est un vétéran de six ans de la garde côtière américaine et il réside actuellement à Portsmouth, Va. Il est né à Los Angeles, Californie, et sert la garde côtière comme journaliste, photographe et porte-parole.

Planification en cours de SARSCÈNE 2008

Par Stéphane Bachand

Dans la foulée de la conférence tenue l'an dernier à Victoria, en Colombie-Britannique, et pour la deuxième fois de son histoire, SARSCÈNE se tiendra à St John's, Terre-Neuve-et-Labrador. SARSCÈNE 2008 se tiendra du 15 au 18 octobre 2008 et sera présenté en collaboration avec la Newfoundland and Labrador Search and Rescue association (NLSARA) et le ministère de la Justice de Terre-Neuve-et-Labrador.

Harry Blackmore, président de NLSARA et de l'ARSTNL, promet à tous les participants à SARSCÈNE de vivre une expérience unique à Terre-Neuve. Plusieurs activités sont planifiées de façon à permettre aux délégués à la Conférence de voir les attractions touristiques, y compris le centre commercial de la rue George.

Le thème de la Conférence de cette année, *Renforcement des partenariats*, met en évidence l'importance d'établir et de renforcer les relations entre les organismes, les organisations et les personnes qui ont un rôle à jouer dans le soutien, la prévention ou les interventions de recherche et de sauvetage (R-S).



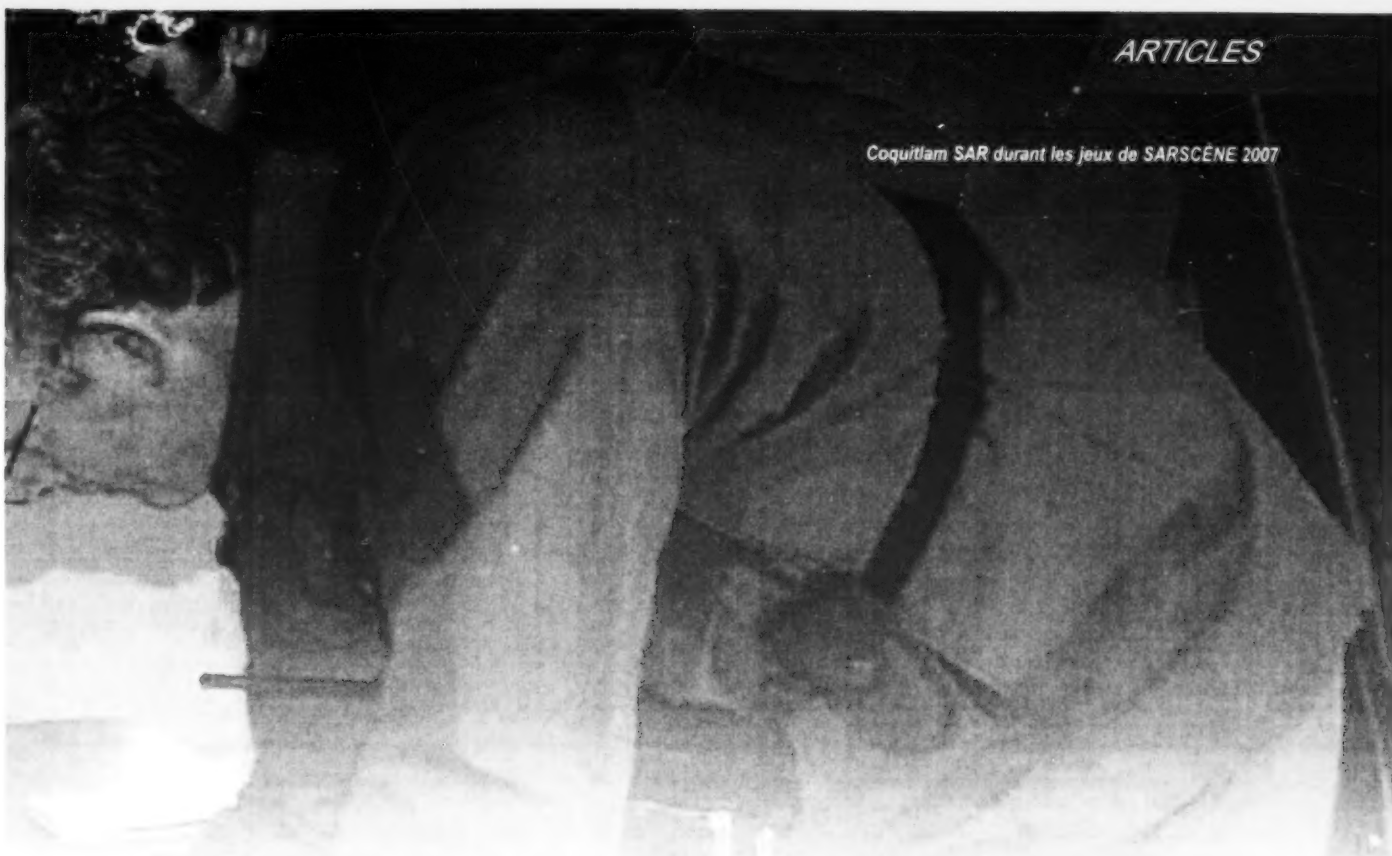
L'équipe de la Sûreté du Québec durant les jeux de SARSCÈNE 2006



CCCOS de Trenton à la salle des exposants de SARSCÈNE 2006

Le programme de 2008 inclura des conférenciers de l'an dernier de même que plusieurs nouvelles présentations pour compléter le thème des partenariats. Pour suggérer une présentation, une discussion, un groupe d'experts ou une session de formation et pour toute demande de

Coquitlam SAR durant les jeux de SARSCÈNE 2007



renseignements connexes, téléphonez au 1-800-727-9414 ou envoyez un courriel à sarscene@nss.gc.ca.

Salle des exposants de SARSCÈNE

Un élément important de la Conférence est la salle des exposants où les exposants présentent leurs produits et services à la communauté de la R-S. Si vous êtes intéressé à avoir un kiosque lors de la Conférence, veuillez visiter le site Web de SARSCÈNE 2008 à l'adresse www.nss.gc.ca pour obtenir de plus amples renseignements.



La Sécurité publique à la salle des exposants de SARSCÈNE 2006

Jeux de SARSCÈNE

Peu importe le temps qu'il fera, les jeux de SARSCÈNE 2008 se tiendront le mercredi 15 octobre au parc Rotary Sunshine, à St. John's, Terre-Neuve. Compte tenu du

grand nombres d'équipes de la province, on s'attend à ce que la compétition soit féroce.

Les jeux SARSCÈNE sont conçus pour présenter la R-S au sol et promouvoir le partage des compétences dans un environnement amical mais quand même compétitif. Les jeux regroupent habituellement des participants de toutes les régions du Canada et souvent de l'étranger. L'activité d'une journée consiste en une série de six défis reliés à la R-S qui demandent de la coopération, des connaissances et des réactions rapides de la part des équipes de quatre personnes.

Il n'y a pas de frais d'inscription pour les participants. Pour obtenir de plus amples renseignements ou pour inscrire une équipe, veuillez communiquer avec Carole Smith par téléphone au 613-996-3727 ou au 1-800-727-9414, par télécopieur au 613-996-3746 ou par courriel à l'adresse csmith@nss.gc.ca. Le formulaire d'inscription aux jeux de SARSCÈNE est disponible sur le site Web de SARSCÈNE 2008 à l'adresse www.nss.gc.ca. ■

Stéphane Bachand est un agent des communications au Secrétariat national de recherche et de sauvetage.

Les formulaires d'inscription des délégués et les renseignements sur les hôtels, le calendrier et le voyage sont disponibles en ligne. Consultez régulièrement le site Web de SARSCÈNE 2008 pour d'autres mises à jour à l'adresse www.nss.gc.ca.

Planification en cours de SARSCÈNE 2008

Dans la foulée de la conférence tenue l'an dernier à Victoria, en Colombie-Britannique, et pour la deuxième fois de son histoire, SARSCÈNE se tiendra à St John's, Terre-Neuve-et-Labrador. SARSCÈNE 2008 se tiendra du 15 au 18 octobre 2008 et sera présenté en collaboration avec la Newfoundland and Labrador Search and Rescue association (NLSARA) et le ministère de la Justice de Terre-Neuve-et-Labrador.

Harry Blackmore, président de NLSARA et de l'ARSTNL, promet à tous les participants à SARSCÈNE de vivre une expérience unique à Terre-Neuve. Plusieurs activités sont planifiées de façon à permettre aux délégués à la Conférence de voir les attractions touristiques, y compris le centre commercial de la rue George.

Le thème de la Conférence de cette année, *Renforcement des partenariats*, met en évidence l'importance d'établir et de renforcer les relations entre les organismes, les organisations et les personnes qui ont un rôle à jouer dans le soutien, la prévention ou les interventions de recherche et de sauvetage (R-S).



L'équipe de la Sûreté du Québec durant les jeux de SARSCÈNE 2006



CCCOS de Trenton à la salle des exposants de SARSCÈNE 2006

Le programme de 2008 inclura des conférenciers de l'an dernier de même que plusieurs nouvelles présentations pour compléter le thème des partenariats. Pour suggérer une présentation, une discussion, un groupe d'experts ou une session de formation et pour toute demande de

Coquilham SAR durant les jeux de SARSCÈNE 2007

renseignements connexes, téléphonez au 1-800-727-9414 ou envoyez un courriel à sarscene@nss.gc.ca.

Salle des exposants de SARSCÈNE

Un élément important de la Conférence est la salle des exposants où les exposants présentent leurs produits et services à la communauté de la R-S. Si vous êtes intéressé à avoir un kiosque lors de la Conférence, veuillez visiter le site Web de SARSCÈNE 2008 à l'adresse www.nss.gc.ca pour obtenir de plus amples renseignements.



La Sécurité publique à la salle des exposants de SARSCÈNE 2006

Jeux de SARSCÈNE

Peu importe le temps qu'il fera, les jeux de SARSCÈNE 2008 se tiendront le mercredi 15 octobre au parc Rotary Sunshine, à St. John's, Terre-Neuve. Compte tenu du

grand nombres d'équipes de la province, on s'attend à ce que la compétition soit féroce.

Les jeux SARSCÈNE sont conçus pour présenter la R-S au sol et promouvoir le partage des compétences dans un environnement amical mais quand même compétitif. Les jeux regroupent habituellement des participants de toutes les régions du Canada et souvent de l'étranger. L'activité d'une journée consiste en une série de six défis reliés à la R-S qui demandent de la coopération, des connaissances et des réactions rapides de la part des équipes de quatre personnes.

Il n'y a pas de frais d'inscription pour les participants. Pour obtenir de plus amples renseignements ou pour inscrire une équipe, veuillez communiquer avec Carole Smith par téléphone au 613-996-3727 ou au 1-800-727-9414, par télécopieur au 613-996-3746 ou par courriel à l'adresse csmith@nss.gc.ca. Le formulaire d'inscription aux jeux de SARSCÈNE est disponible sur le site Web de SARSCÈNE 2008 à l'adresse www.nss.gc.ca. ■

Stéphane Bachand est un agent des communications au Secrétariat national de recherche et de sauvetage.

Les formulaires d'inscription des délégués et les renseignements sur les hôtels, le calendrier et le voyage sont disponibles en ligne. Consultez régulièrement le site Web de SARSCÈNE 2008 pour d'autres mises à jour à l'adresse www.nss.gc.ca.

Balises de détresse

ELT 406 MHz

Par Larry Anglisano, rédacteur en chef en avionique pour le magazine Aviation Consumer

Note du rédacteur de SARSCÈNE

Bien que cet article de 2007 provienne des États-Unis, que les références soient en dollars américains et qu'on y évoque la législation américaine, les propriétaires d'aéronef seront peut-être intéressés à examiner la possibilité d'une mise à niveau de leur ELT à la fréquence 406 MHz. Comme pour tout achat d'équipement, toutefois, les personnes qui envisagent d'acheter un ELT 406 MHz devraient effectuer leurs propres recherches sur les modèles 2008 approuvés et sur les prix avant de prendre une décision. Transports Canada a entrepris récemment un processus réglementaire pour modifier la législation actuelle sur les ELT. Pour obtenir de plus amples renseignements à cet égard, veuillez consulter le site Web de Transports Canada à l'adresse www.tc.gc.ca.

Article d'abord publié dans le numéro d'avril 2007 du magazine Aviation Consumer. Réimprimé avec l'autorisation du magazine Aviation Consumer.

L'émetteur de transmission d'urgence est l'équipement avionique le moins agréable à acheter, suivi probablement du transpondeur. Les boutiques d'équipement mécanique et avionique considèrent le système d'ELT comme une nuisance pour l'entretien alors que les propriétaires détestent dépenser de l'argent pour les réparations et la maintenance des ELT.

Nous avons ressenti la même chose jusqu'à ce que nous retrouvions à errer dans un champ de maïs très dense une nuit où notre aéronef s'était écrasé et s'était renversé après avoir connu un problème de moteur. Lorsqu'un aéronef de sauvetage est arrivé en se guidant sur le signal de notre ELT activée, nos sentiments ont complètement changé puisque nous avons réalisé que les ELT servaient à des fins utiles.

Si vous n'avez pas suivi le marché des ELT dernièrement, vous serez surpris d'apprendre que les ELT sont devenus dispendieux en raison de la fin prévue en 2009 du soutien par satellite des balises de détresse 121.5 MHz. De plus, si le 1er février 2009 votre aéronef est toujours équipé d'un ELT 121.5 MHz et que vous vous écrasez dans un champ de maïs, ne vous attendez pas à des secours rapides à moins que le lieu de l'écrasement soit dans la portée d'une tour de contrôle à l'écoute. La technologie de remplacement est le système 406 MHz pour lequel les ELT sont maintenant disponibles.

Comment cela fonctionne

Lorsqu'une balise de détresse 121.5 MHz s'active, elle transmet une tonalité balayée continue jusqu'à ce que la batterie soit épuisée. Un manque d'entretien des batteries peut réduire ce temps de moitié. L'impulsion numérique 406 MHz la plus sophistiquée transmet à 50 secondes d'intervalle durant 24 heures et transmet des données encodées numériques préprogrammées telles que le suffixe numérique de l'aéronef et le numéro de série de la balise de détresse ainsi que le pays d'origine et le numéro de série de l'aéronef. Pensez-y comme un aiguillage personnalisé pour le traitement par satellite COSPAS-SARSAT d'une orbite basse terrestre et d'une orbite géosynchrone. Un appel sur la fréquence 406 MHz a un temps d'alerte de moins de cinq minutes avec une détection simple par un satellite géosynchrone. Le temps d'attente pour un appel de détection par un satellite d'orbite basse terrestre sur la fréquence 121.5 MHz pourrait être de 45 minutes ou plus.

Marché limité

Les balises de détresse 406 MHz améliorées sont disponibles depuis quelque temps déjà mais le marché demeure tranquille. Malgré les progrès, la technologie 406 MHz n'a pas connue de flambée dans l'AG des aéronefs légers en raison des coûts plus élevés. Ceci est peu étonnant. Mais l'industrie s'est entichée d'un nouveau modèle 406 MHz peu coûteux qui sera bientôt sur le marché.

Artex Aircraft Supplies, en Oregon, une entreprise importante dans le secteur des balises de détresse 121.5 MHz, est également en voie de devenir un leader de la technologie 406 MHz. La série des ELU C406 est un système de troisième génération qui est le seul système 406 MHz dont le coût est supérieur à la fourchette de prix de la plupart des propriétaires. Nous ne parlons pas ici d'une balise de détresse à 200 \$ mais d'une balise de plusieurs milliers de dollars pour la C406 avec interface optionnelle ELT/NAV pour copier les coordonnées de la latitude et de la longitude à partir d'un système GPS embarqué. Bien qu'elle transmette une position précise et produise le même protocole d'adresse 24 bits que le transpondeur de Mode-S, les propriétaires d'aéronefs légers n'ont tout simplement pas les moyens de se procurer cette technologie coûteuse.

Mais avec l'élimination progressive en 2009 de la fréquence 121.5 MHz qui progresse rapidement, Artex voit la nécessité d'offrir des balises de détresse 406 MHz à prix abordable avec son nouveau modèle de système ELT ME-406. Le ME-406 est certifié en vertu du TSO C126 qui représente les spécifications du nouveau modèle ELT 406 MHz. Il est

approuvé par la norme COSPAS-SARSAT et est disponible maintenant au prix de 998 \$. Le ME-406 est une balise de détresse automatique de type fixe et pèse deux livres. Il s'adresse directement aux aéronefs ordinaires de l'aviation générale.

Une chose que nous apprécions du ME-406 est qu'il intègre encore la sortie 121.5 MHz au moyen d'une antenne simple. À notre avis, les impulsions de détresse sur la fréquence 121.5 MHz demeureront une façon efficace de localiser des épaves au moyen des efforts des équipes locales de recherche et de sauvetage. La fréquence 406 MHz permettra simplement d'entreprendre les recherches plus rapidement et de les diriger dans la bonne direction.

Le ME-406, un ELT « intelligent », est préprogrammé de façon personnalisée durant la fabrication en utilisant un format de message bref avec les données spécifiques de l'utilisateur : le numéro de série, le suffixe numérique de l'aéronef, l'adresse 24 bits de l'aéronef et le désignateur de l'opérateur de l'aéronef qui personnalise la sortie de la balise de détresse en fonction de l'opérateur. Le ME-406 ne supportera pas les protocoles de localisation, le GPS, mais la série ME-406 établit néanmoins un prix moins élevé pour une trousse complète de balise de détresse. Artex offre le ME-406 HM pour les hélicoptères. Ce modèle possède cinq interrupteurs auxiliaires de type G pour une activation en six axes.

Son fonctionnement

L'activation automatique se fait lorsque l'interrupteur de type G du détecteur d'écrasement est déclenché par une décélération de 4.5 pieds par seconde. Le ME-406 peut également être activé par un interrupteur à distance installé dans le poste de pilotage ou en basculant l'interrupteur sur le boîtier de l'ELT. Une tonalité balayée standard est transmise sur la fréquence 121.5 MHz et sur la fréquence 406 MHz et l'identification programmée de l'aéronef et de la balise de détresse est transmise durant 24 heures, à 50 secondes d'intervalle.

L'ELT mesure 6.6 par 3.7 par 2.9 pouces et a une configuration de trou de fixation qui devrait être compatible avec la plupart des boîtiers d'ELT. L'assemblage de l'ELT est protégé par un plateau de montage et utilise une prise inférieure à 15 fiches de type D pour interfacer avec l'interrupteur à distance. Le bloc-batterie est constitué de deux piles au lithium de type D montées dans un assemblage de couvercles. Les piles peuvent être facilement remplacées sur place. La durée de vie des piles est garantie pour cinq ans ou une heure d'activation.

Le ME-406 est un microprocesseur contrôlé avec auto-vérification automatique et codes d'erreur sonores et visuels interactifs. Il y a un avertisseur d'état DEL sur le boîtier de l'ELT au-dessus de l'assemblage du connecteur. Après en avoir examiné un, nous sommes d'avis que le ME-406 semble de très grande qualité et est au moins aussi excitant qu'un ELT peut l'être.

Installation

Il n'y a pas de position fermée pour la balise de détresse ME-406 – certaines balises de détresse qui ont des commutateurs pour fermer le circuit peuvent être fermées par inadvertance ou durant la maintenance. À la place, un câble de raccordement est installé entre les broches de contact durant la pose des conducteurs ce qui permet, lorsqu'elle est énergisée, d'activer l'interrupteur de type G afin d'activer la balise de détresse. Il est aussi facile d'armer la balise de détresse que de la glisser dans son plateau de montage et son connecteur. C'est une ingénierie intelligente puisque cela élimine les possibilités de fausse activation durant la manipulation. Passez un certain temps dans un hangar de maintenance et vous finirez probablement par voir le déclenchement d'une recherche à la suite d'une fausse activation d'un ELT.

Un système ME-406 est offert de façon standard avec une antenne-fouet ELT, certifiée pour 200 noeuds de VI et pour des aéronefs à voilure fixe à mouvement alternatif. L'antenne est installée sur le dessus du fuselage et le câble est connecté à l'ELT avec un connecteur ordinaire BNC. Comme c'est le cas avec la plupart des antennes, l'antenne-fouet de l'ELT devrait être installée en utilisant un renfort adéquat ou un plateau à boutons utilisant une mise à la masse adéquate. Il faudrait prendre garde de ne pas placer l'antenne trop près des sections de la queue, des propulseurs ou d'autres antennes pour éviter les occultations.

Les aéronefs plus gros et plus rapides requièrent des antennes plus solides offertes par Artex et plusieurs fabricants de pièces de rechange. Accrochez une antenne ELT à haute vitesse à un aéronef pressurisé et il pourrait vous en coûter des milliers de dollars en frais d'approbation d'ingénierie. Certaines antennes ELT se sont avérées quelque peu compliquées. Nous nous rappelons d'un monomoteur Piper qui a brisé trois tiges d'antenne ELT en une seule année. L'antenne a été soumise à un souffle d'hélice stressant et tourbillonnant, ce qui a cassé la tige de métal à la base de l'antenne.

Remplacement d'appoint

Une version de mise à niveau d'appoint du ME-406 est la version ME-406 ACE, qu'Artex appelle la « rentabilité absolue », pour réduire les coûts d'installation d'une conversion à la fréquence 406 MHz. Le ME-406ACE peut être inséré dans une installation existante d'ELT ACK ou Ameri-King. S'il remplace un ELT ACK, le nouvel interrupteur à distance Artex remplacera l'ancien au niveau de la forme, de la capacité et de la fonction, éliminant ainsi le besoin de modifier le schéma de montage de l'interrupteur à distance existant.

Le remplacement de l'interrupteur à distance Ameri-King requiert des modifications mineures de la monture. Dans l'un ou l'autre cas, l'interrupteur à distance ne dépend pas de l'énergie de l'aéronef pour fonctionner mais plutôt de la batterie de la balise de détresse. L'élimination du besoin d'enlever l'intérieur de l'aéronef pour installer le nouveau câblage de contrôle représente des économies très importantes en temps de main-d'œuvre et en argent.

Le prix courant du ME-406 ME est de 1 148 \$, ce qui est à notre avis un prix raisonnable. Nous avons eu tendance à lever le nez sur l'équipement avionique à tiroir qui utilise le vieux câblage, aussi assurez-vous que votre boutique fasse un examen attentif de votre vieille installation. En moyenne, l'installation d'un ELT entièrement nouveau coûte entre 500 \$ et 800 \$ mais un peu plus s'il faut effectuer du travail sur l'antenne.

Nouveaux modèles

Edmo Distributors nous a indiqué qu'une demande très importante de nouvelles balises de détresse 406 MHz est prévue sur le marché cette année et plusieurs fabricants d'ELT attendent l'approbation TSO des nouveaux modèles 406 MHz économiques. Chez l'entreprise française de systèmes d'instruments et de balises de détresse Martec, il y a le KANNAD 406 AF. L'entreprise affirme qu'elle offrira une nouvelle génération d'unités 406 MHz à un prix légèrement plus élevé que celui d'un ELT conventionnel à deux fréquences. La documentation sur les produits de Martec met également l'accent sur les turbopropulseurs, les avions de ligne Boeing et les pistons monomoteurs. On promet de fixer le prix du 406 AF à environ 1000 \$.

On rapporte qu'ACK Technologies et Ameri-King travaillent sur des modèles 406 MHz approuvés pour l'installation. En attendant, les modèles ACK E-01 et Ameri-King AK-450 121.5/243.0 MHz sont toujours disponibles ou peuvent être facilement remplacés, même si cela est dispendieux, par le modèle Artex ME-406ACE 406 MHz.

Conclusion

Nous avons reçu plusieurs requêtes de lecteurs demandant des conseils sur la mise à niveau des ELT. Il existe une certaine confusion au sujet des règlements régissant l'utilisation d'un ELT dans un aéronef. La FAR 91.207 couvre les exigences concernant les émetteurs de transmission d'urgence à bord d'un aéronef et mérite d'être lue. Il n'y a pas de loi actuellement qui stipule que vous devez posséder une balise de détresse 406 MHz.

Si vous ne vous en procurez pas une d'ici le 1^{er} février 2009, il ne fait aucun doute que l'intervention de sauvetage sera moins rapide, s'il y en a une. Notre conseil est le suivant : si votre aéronef nécessite le remplacement de l'ELT parce que la balise de détresse 121.5 MHz est défectueuse, sautez sur l'occasion et examinez la possibilité de vous procurer l'Artex ME-406. Nous sommes d'avis que sa conception est solide et qu'elle représente une bonne valeur au niveau du rendement avec les avantages de la technologie 406 MHz.

Si la balise de détresse 121.5 MHz que vous possédez actuellement est en bon état, nous sommes d'avis qu'il est plus sage d'attendre l'arrivée de nouveaux produits, un peu plus tard cette année, moment auquel nous ferons l'examen de suivi des modèles 406 MHz. Il est possible que les prix deviennent plus concurrentiels. Mais si vous devenez paranoïaque à l'idée de penser que vous pourriez vous retrouver dans une situation désespérée après l'écrasement de votre aéronef dans une forêt éloignée, 1 000 \$ ne représente pas une dépense importante pour vous mettre à niveau et acheter dès maintenant une nouvelle unité 406 MHz. ■

Liste de vérification



La technologie 406 MHz améliore véritablement le rendement des ELT



Le choix augmentera au cours des prochaines années et il est possible que les prix diminuent. Restez à l'écoute.



Le marché est peu important pour l'instant. N'achetez pas maintenant à moins d'y être obligé.



Même la meilleure balise de détresse 121.5 MHz sera chose du passée en 2009.

PRÉCISION DE LA FRÉQUENCE 406 MHZ

Inauguré en 1982, COSPAS-SARSAT est un système international de recherche et de sauvetage par satellites qui a fait ses preuves en sauvant des milliers de vies grâce à la surveillance des balises de détresse 121.5, 243.0 et 406 MHz. Il n'est pas étonnant que la fréquence numérique 406 MHz soit la nouvelle norme puisque la technologie s'est avérée plus précise, permettant des recherches plus rapides et déclenchant moins de fausses alertes.

Par exemple, dans le cas du protocole 121.5 MHz, COSPAS-SARSAT rapporte qu'une seule alerte sur 50 constitue une situation véritable de détresse. Dans le cas des alertes sur la fréquence 406 MHz, une alerte sur 17 en est une véritable. Un coup d'oeil aux spécifications de la précision de la puissance du transmetteur et du point identifié nous éclaire à ce sujet : la précision de la position d'un transmetteur numérique d'une fréquence de 121.5 MHz de 0.1 watt couvre un grand

rayon de 15 à 20 kilomètres autour du transmetteur. La précision de la position d'une impulsion sur la fréquence de 406 MHz de 5 watts peut être aussi étroite que 3 kilomètres ou, en moyenne, moins qu'un mille nautique.

Coordonnées :

Artex Aircraft Supplies

800-547-8901

www.artex.net

ACK Technologies Inc.

www.ackavonics.com

AmeriKing

800-235-3300 (Edmo)

www.ameri-king.com

Le prix courant du ME-406 ME est de 1 148 \$, ce qui est à notre avis un prix raisonnable. Nous avons eu tendance à lever le nez sur l'équipement avionique à tiroir qui utilise le vieux câblage, aussi assurez-vous que votre boutique fasse un examen attentif de votre vieille installation. En moyenne, l'installation d'un ELT entièrement nouveau coûte entre 500 \$ et 800 \$ mais un peu plus s'il faut effectuer du travail sur l'antenne.

Nouveaux modèles

Edmo Distributors nous a indiqué qu'une demande très importante de nouvelles balises de détresse 406 MHz est prévue sur le marché cette année et plusieurs fabricants d'ELT attendent l'approbation TSO des nouveaux modèles 406 MHz économiques. Chez l'entreprise française de systèmes d'instruments et de balises de détresse Martec, il y a le KANNAD 406 AF. L'entreprise affirme qu'elle offrira une nouvelle génération d'unités 406 MHz à un prix légèrement plus élevé que celui d'un ELT conventionnel à deux fréquences. La documentation sur les produits de Martec met également l'accent sur les turbopropulseurs, les avions de ligne Boeing et les pistons monomoteurs. On promet de fixer le prix du 406 AF à environ 1000 \$.

On rapporte qu'ACK Technologies et Ameri-King travaillent sur des modèles 406 MHz approuvés pour l'installation. En attendant, les modèles ACK E-01 et Ameri-King AK-450 121.5/243.0 MHz sont toujours disponibles ou peuvent être facilement remplacés, même si cela est dispendieux, par le modèle Artex ME-406ACE 406 MHz.

Conclusion

Nous avons reçu plusieurs requêtes de lecteurs demandant des conseils sur la mise à niveau des ELT. Il existe une certaine confusion au sujet des règlements régissant l'utilisation d'un ELT dans un aéronef. La FAR 91.207 couvre les exigences concernant les émetteurs de transmission d'urgence à bord d'un aéronef et mérite d'être lue. Il n'y a pas de loi actuellement qui stipule que vous devez posséder une balise de détresse 406 MHz.

Si vous ne vous en procurez pas une d'ici le 1^{er} février 2009, il ne fait aucun doute que l'intervention de sauvetage sera moins rapide, s'il y en a une. Notre conseil est le suivant : si votre aéronef nécessite le remplacement de l'ELT parce que la balise de détresse 121.5 MHz est défectueuse, sautez sur l'occasion et examinez la possibilité de vous procurer l'Artex ME-406. Nous sommes d'avis que sa conception est solide et qu'elle représente une bonne valeur au niveau du rendement avec les avantages de la technologie 406 MHz.

Si la balise de détresse 121.5 MHz que vous possédez actuellement est en bon état, nous sommes d'avis qu'il est plus sage d'attendre l'arrivée de nouveaux produits, un peu plus tard cette année, moment auquel nous ferons l'examen de suivi des modèles 406 MHz. Il est possible que les prix deviennent plus concurrentiels. Mai si vous devenez paranoïaque à l'idée de penser que vous pourriez vous retrouver dans une situation désespérée après l'écrasement de votre aéronef dans une forêt éloignée, 1 000 \$ ne représente pas une dépense importante pour vous mettre à niveau et acheter dès maintenant une nouvelle unité 406 MHz. ■

Liste de vérification



La technologie 406 MHz améliore véritablement le rendement des ELT



Le choix augmentera au cours des prochaines années et il est possible que les prix diminuent. Restez à l'écoute.



Le marché est peu important pour l'instant. N'achetez pas maintenant à moins d'y être obligé.



Même la meilleure balise de détresse 121.5 MHz sera chose du passée en 2009.

PRÉCISION DE LA FRÉQUENCE 406 MHZ

Inauguré en 1982, COSPAS-SARSAT est un système international de recherche et de sauvetage par satellites qui a fait ses preuves en sauvant des milliers de vies grâce à la surveillance des balises de détresse 121.5, 243.0 et 406 MHz. Il n'est pas étonnant que la fréquence numérique 406 MHz soit la nouvelle norme puisque la technologie s'est avérée plus précise, permettant des recherches plus rapides et déclenchant moins de fausses alertes.

Par exemple, dans le cas du protocole 121.5 MHz, COSPAS-SARSAT rapporte qu'une seule alerte sur 50 constitue une situation véritable de détresse. Dans le cas des alertes sur la fréquence 406 MHz, une alerte sur 17 en est une véritable. Un coup d'oeil aux spécifications de la précision de la puissance du transmetteur et du point identifié nous éclaire à ce sujet : la précision de la position d'un transmetteur numérique d'une fréquence de 121.5 MHz de 0.1 watt couvre un grand

rayon de 15 à 20 kilomètres autour du transmetteur. La précision de la position d'une impulsion sur la fréquence de 406 MHz de 5 watts peut être aussi étroite que 3 kilomètres ou, en moyenne, moins qu'un mille nautique.

Coordonnées :

Artex Aircraft Supplies

800-547-8901

www.artex.net

ACK Technologies Inc.

www.ackavonics.com

AmeriKing

800-235-3300 (Edmo)

www.ameri-king.com

Prévention par le truchement de la formation, de la planification de voyage et des dix objets de première nécessité

Par Jacqueline Bannach

Quelle bonne occasion de mettre l'accent sur la prévention! Les activités annuelles telles que la Semaine de la protection civile (4 au 10 mai 2008) et la Semaine nord-américaine de la sécurité nautique (17 au 23 mai 2008) mettent en évidence les responsabilités individuelles et soulignent la nécessité d'être bien préparé comme élément essentiel de toute stratégie de prévention.

La convergence des trois lettres « F – P – D » – formation, planification de voyage et dix objets de première nécessité peuvent atténuer la nécessité des interventions de recherche et de sauvetage (R-S). Dans l'ensemble des environnements terrestres, maritimes et aériens, il y a un effort concerté de changer les comportements, d'atténuer les risques et de permettre la prise de décisions éclairées afin de réduire la gravité et la fréquence des incidents de R-S. Que ce soit par l'émission d'avertissements météorologiques, la conduite de vérifications de sécurité des aéronefs et/ou des navires ou la prestation de programmes éducatifs

et de plans de voyage, la prévention en matière de R-S s'imbrique dans une myriade d'instances administratives et d'activités.

Tout comme la sécurité routière, la prévention en matière de R-S est un élément très important pour réduire la nécessité des capacités d'intervention. Il y a 20 ans, l'idée d'obliger les conducteurs d'automobiles et les passagers à porter des ceintures de sécurité était jugée trop prescriptive et plusieurs en questionnaient la valeur. De même, l'alcool au volant n'était pas aussi dénoncé qu'aujourd'hui. Grâce à une vision commune visant à réduire le nombre de victimes et de blessures graves avec des interventions clés telles que la sensibilisation, la diffusion et l'application des lois, il est possible de changer les comportements et les attitudes. Aujourd'hui, l'amélioration de la sécurité routière est évidente :

- L'utilisation de la ceinture de sécurité a sauvé plus de vies que toute autre intervention en sécurité routière.

- Les ceintures de sécurité ont permis de réduire les blessures graves et mortelles de 40 à 65 p. cent.
- Les sièges d'auto pour bébés ont réduit les décès infantiles de 71 p. cent et les décès de jeunes enfants de 54 p. cent.¹
- Le décès de conducteurs dont le taux d'alcool dans le sang dépassait les limites autorisées au Canada a chuté de 38 p. cent en 2001 à 29 p. cent en 2006.²

Que réserve donc l'avenir à la prévention en matière de R-S? Dans les airs, une stratégie nationale de communications pour aviser les pilotes et la communauté de l'aviation du changement prochain des alertes des balises de détresse est en cours d'élaboration. À compter du 1^{er} février 2009, les satellites ne traiteront plus les transmissions sur la fréquence 121.5 MHz et on encourage les pilotes et les marins à passer à la fréquence 406 MHz.

Sur l'eau, la Semaine nord-américaine de la sécurité nautique comprend cinq messages clés : le port du gilet de sauvetage, l'importance d'être sobre en pratiquant la navigation de plaisance, l'acquisition d'une formation sur la navigation de plaisance, l'état de préparation des opérateurs et des bateaux et les risques associés à l'immersion en eau froide. Dans ce domaine, le Conseil canadien de la sécurité nautique encourage une vaste sensibilisation du public ainsi que la mise en place d'un programme de diffusion entrepris directement par le Conseil et un programme local rigoureux de diffusion avec l'aide des bénévoles à l'échelle du Canada. L'an dernier, ils ont créé plus de 43 millions d'impressions sur la sécurité nautique et leur objectif cette année est de dépasser ce nombre de 10 p. cent.



Le programme AdventureSmart, en Colombie-Britannique, est reconnu comme étant une pratique exemplaire de la prévention en matière de R-S et on prévoit actuellement étendre le programme sur le plan national.

Photo courtoisie de Cyndie Jones, BC PEP, AdventureSmart

De plus, la sécurité nautique peut maintenant compter sur l'aide de l'application de la loi dans certaines instances administratives. En Ontario, où l'alcool était un facteur dans 40 p. cent des accidents causant des victimes dans le secteur de la navigation de plaisance³ en 2005, les lois interdisent maintenant la consommation d'alcool en conduisant un bateau.

Sur terre, la planification de voyage et l'état de préparation vont de pair. Que vous soyez un professionnel aguerri ou un débutant, les connaissances, l'équipement et la prévoyance peuvent vous sauver la vie. Le programme AdventureSmart, en Colombie-Britannique, parrainé par le Programme provincial de mesures d'urgences de la Colombie-Britannique et le Fonds des nouvelles initiatives de R-S, est reconnu comme étant une pratique exemplaire de prévention en matière de R-S et on prévoit actuellement étendre le programme sur le plan national.

Le site Web d'AdventureSmart fait de la sensibilisation en compilant les trois lettres « F – P – D » pour plusieurs activités en segments brefs et utiles pour le grand public. Les équipes d'AdventureSmart et des conférenciers formés font des présentations à des groupes de jeunes, dans les écoles et lors d'activités extérieures, dans toutes les régions de la Colombie-Britannique, alors que l'analyse des incidents consacre ses efforts dans les bons endroits auprès de publics appropriés.

Le message sous-jacent de la prévention est que la sécurité débute par soi-même. Que vous soyez dans les airs, sur l'eau ou sur terre, faites partie de la solution en étant préparé. ■

¹ © Droit d'auteur - Organisation mondiale de la santé (OMS), 2008. Tous droits réservés.² Statistiques sur les collisions de la route au Canada, 2006. Transports Canada

³ Transcriptions du Journal des débats. Actes, Assemblée législative de l'Ontario, 2005-12-01_L027.htm

Jacqueline Bannach est une membre civile de la GRC. Elle a vécu sa première expérience de recherche et de sauvetage lorsqu'elle était une jeune lieutenant enseignant les techniques de survie à des équipages d'aéronefs dans le cadre d'un camp d'été de cadets à Whitehorse, au Yukon. En novembre 2007, Jacqui s'est jointe au Secrétariat national de recherche et de sauvetage à la suite d'un détachement à titre d'analyste principale des politiques, avec un accent sur la revitalisation de la prévention en matière de R-S.

Quels sont les dix objets de première nécessité?

1. **Lampe de poche, piles et lumière de rechange**
2. **Trousse pour allumer un feu**
3. **Instruments pour faire des signaux – sifflet ou miroir pour faire des signaux aux chercheurs si vous vous égariez**
4. **Provisions supplémentaires d'eau et de nourriture – 1 litre/personne**
5. **Vêtements de rechange (pluie, vent, protection contre l'eau)**
6. **Aides à la navigation/communication**
7. **Trousse de premiers soins**
8. **Abri d'urgence – bâche orange ou grand sac à ordures orange**
9. **Couteau de poche**
10. **Protection solaire (lunettes, écran solaire, chapeau)**

FONDS DES NOUVELLES INITIATIVES DE RECHERCHE ET DE SAUVETAGE

Par Jae-Sang Park

En février, le Secrétariat national de recherche et de sauvetage (SNRS) et le ministère de la Sécurité publique du Québec ont accueilli des représentants des gouvernements provinciaux et territoriaux dans la ville de Québec dans le cadre de l'atelier annuel de FNI de R-S provincial/territorial du Fonds des nouvelles initiatives de recherche et de sauvetage (FNI de R-S).

Chaque année, le SNRS tente d'améliorer la façon dont il administre le programme en organisant un atelier avec les bénéficiaires et les demandeurs potentiels provinciaux et

territoriaux. L'atelier donne l'occasion aux bénéficiaires de mieux comprendre les processus reliés à la gestion des projets du FNI de R-S. Le thème choisi cette année mettait l'accent sur les éléments de la présentation des rapports à la direction des projets du FNI de R-S.

Près de 30 participants ont assisté à l'atelier et ont discuté des pratiques exemplaires et échangé des idées et de l'information sur la façon dont ils gèrent et font le compte rendu de leurs projets du FNI de R-S.

De plus, les participants ont fait des commentaires et suggestions très utiles au SNRS au sujet de la mise en œuvre. Les commentaires et suggestions contribuent à l'amélioration continue du FNI de R-S et de sa capacité à fournir un financement fédéral de façon efficace et efficiente. ■

De plus, la sécurité nautique peut maintenant compter sur l'aide de l'application de la loi dans certaines instances administratives. En Ontario, où l'alcool était un facteur dans 40 p. cent des accidents causant des victimes dans le secteur de la navigation de plaisance³ en 2005, les lois interdisent maintenant la consommation d'alcool en conduisant un bateau.

Sur terre, la planification de voyage et l'état de préparation vont de pair. Que vous soyez un professionnel aguerri ou un débutant, les connaissances, l'équipement et la prévoyance peuvent vous sauver la vie. Le programme AdventureSmart, en Colombie-Britannique, parrainé par le Programme provincial de mesures d'urgences de la Colombie-Britannique et le Fonds des nouvelles initiatives de R-S, est reconnu comme étant une pratique exemplaire de prévention en matière de R-S et on prévoit actuellement étendre le programme sur le plan national.

Le site Web d'AdventureSmart fait de la sensibilisation en compilant les trois lettres « F – P – D » pour plusieurs activités en segments brefs et utiles pour le grand public. Les équipes d'AdventureSmart et des conférenciers formés font des présentations à des groupes de jeunes, dans les écoles et lors d'activités extérieures, dans toutes les régions de la Colombie-Britannique, alors que l'analyse des incidents consacre ses efforts dans les bons endroits auprès de publics appropriés.

Le message sous-jacent de la prévention est que la sécurité débute par soi-même. Que vous soyez dans les airs, sur l'eau ou sur terre, faites partie de la solution en étant préparé. ■

¹ © Droit d'auteur - Organisation mondiale de la santé (OMS), 2008. Tous droits réservés.² Statistiques sur les collisions de la route au Canada, 2006. Transports Canada

³ Transcriptions du Journal des débats, Actes, Assemblée législative de l'Ontario, 2005-12-01_L027.htm

Jacqueline Bannach est une membre civile de la GRC. Elle a vécu sa première expérience de recherche et de sauvetage lorsqu'elle était une jeune lieutenant enseignant les techniques de survie à des équipages d'aéronefs dans le cadre d'un camp d'été de cadets à Whitehorse, au Yukon. En novembre 2007, Jacqui s'est jointe au Secrétariat national de recherche et de sauvetage à la suite d'un détachement à titre d'analyste principale des politiques, avec un accent sur la revitalisation de la prévention en matière de R-S.

Quels sont les dix objets de première nécessité?

1. Lampe de poche, piles et lumière de rechange
2. Trousse pour allumer un feu
3. Instruments pour faire des signaux – sifflet ou miroir pour faire des signaux aux chercheurs si vous vous égarez
4. Provisions supplémentaires d'eau et de nourriture – 1 litre/personne
5. Vêtements de rechange (pluie, vent, protection contre l'eau)
6. Aides à la navigation/communication
7. Trousse de premiers soins
8. Abri d'urgence – bâche orange ou grand sac à ordures orange
9. Couteau de poche
10. Protection solaire (lunettes, écran solaire, chapeau)

FONDS DES NOUVELLES INITIATIVES DE RECHERCHE ET DE SAUVETAGE

PARTAGER LES PRATIQUES EXEMPLAIRES POUR AMÉLIORER LE FNI DE R-S

Par Jae-Sang Park

En février, le Secrétariat national de recherche et de sauvetage (SNRS) et le ministère de la Sécurité publique du Québec ont accueilli des représentants des gouvernements provinciaux et territoriaux dans la ville de Québec dans le cadre de l'atelier annuel de FNI de R-S provincial/territorial du Fonds des nouvelles initiatives de recherche et de sauvetage (FNI de R-S).

Chaque année, le SNRS tente d'améliorer la façon dont il administre le programme en organisant un atelier avec les bénéficiaires et les demandeurs potentiels provinciaux et

territoriaux. L'atelier donne l'occasion aux bénéficiaires de mieux comprendre les processus reliés à la gestion des projets du FNI de R-S. Le thème choisi cette année mettait l'accent sur les éléments de la présentation des rapports à la direction des projets du FNI de R-S.

Près de 30 participants ont assisté à l'atelier et ont discuté des pratiques exemplaires et échangé des idées et de l'information sur la façon dont ils gèrent et font le compte rendu de leurs projets du FNI de R-S.

De plus, les participants ont fait des commentaires et suggestions très utiles au SNRS au sujet de la mise en oeuvre. Les commentaires et suggestions contribuent à l'amélioration continue du FNI de R-S et de sa capacité à fournir un financement fédéral de façon efficace et efficiente. ■

TREIZE NOUVEAUX PROJETS À FINANCER

Le Secrétariat national de recherche et de sauvetage financera 13 nouveaux projets du FNI de R-S en 2008-2009. Les projets couvrent une grande variété d'activités dans l'ensemble des environnements de la R-S maritimes, aériennes et terrestres grâce à des projets provinciaux et territoriaux mettant principalement l'accent sur l'équipement à fournir aux bénévoles de la R-S. On continue toujours de tenir compte de l'interopérabilité dans les projets par le truchement du FNI de R-S, lequel met en évidence l'importance d'interventions de R-S coordonnées à l'échelle du Canada.

Les projets incluent :

- Achat de petites trousse de sauvetage aérien (SPARK) pour l'ACRSA et la formation des membres.
- Renforcement des interventions interorganismes par le truchement du développement de groupes d'exercices intergouvernementaux de la Garde côtière canadienne dans quatre collectivités clés de la côte de la C.-B.
- Développement d'un Système de suivi des accidents pour de multiples incidents impliquant des blessés (CASTRACK) pour faire le suivi et tenir compte des victimes impliquées dans des incidents maritimes majeurs.
- Installation d'un service de diffusion radio de la météo d'Environnement Canada aux communautés vulnérables dans le nord de même qu'une diffusion 24/7 de l'information météorologique.
- Recherche sur l'atténuation du risque de brouillard glacé et du brouillard givrant dans les latitudes nordiques tout en améliorant la détection au moyen d'instruments de satellites et d'outils statistiques.
- Intégration des mesures des diffusiomètres provenant de satellites opérationnels dans l'assimilation des données du CMC afin d'améliorer les prévisions des courants à la surface des océans.
- Élaboration d'un cadre durable pour la préparation d'un plan d'action en matière de recherche et sauvetage au sol par le truchement du Conseil national de recherche et de sauvetage au sol du Canada.
- Développement d'un cadre national en élaborant une stratégie d'éducation et de sensibilisation du public ainsi qu'une stratégie d'exercice et de formation nationale pour les membres de l'Association canadienne des volontaires en R-S.
- Amélioration de la sécurité des répondants bénévoles de la R-S en C.-B. au moyen de l'analyse, de la formation et de la documentation tout en augmentant la capacité de faire le suivi des bénévoles de la R-S sur le terrain grâce à un rapport automatique sur la position.
- Améliorer la R-S dans la province du Manitoba au moyen d'exercices de formation interorganisationnelle et des cours de R-S au sol de même que par la promotion de l'interopérabilité grâce à l'acquisition de la technologie GPS.
- Améliorer le programme de R-S au sol du Nouveau-Brunswick en élaborant des politiques et des procédures

pour faciliter des partenariats rigoureux entre les fournisseurs de services d'urgence.

- Former neuf équipes de sauvetage par câble aérien en hélicoptère dans la province de Terre-Neuve-et-Labrador.
- Équiper l'Association de R-S- au sol de la Nouvelle-Écosse de dispositifs de GPS tout en améliorant la sensibilisation et la sécurité publique.

Pour consulter la liste complète des projets avec des résumés, veuillez visiter le site Web du SNRS à l'adresse www.nss.gc.ca. ■

DEMANDE DE NOUVELLES PROPOSITIONS

Le Secrétariat national de recherche et de sauvetage (SNRS) accepte les propositions pour les initiatives du FNI de R-S qui débiteront le 1er avril 2009. La date limite pour la soumission des demandes par le truchement d'un partenaire reconnu du FNI de R-S est le 29 août 2008.

Le FNI de R-S est en mesure d'accorder un financement pour une période maximale de trois ans aux projets qui améliorent les activités de recherche et de sauvetage (R-S) aériens, maritimes et terrestres au Canada de même que les initiatives de prévention. Le FNI de R-S a une allocation annuelle de 8,1 millions de dollars qui est utilisée pour financer les nouveaux projets de R-S et ceux qui sont en cours.

Les projets du FNI de R-S doivent être appuyés par un ministère ou un organisme fédéral de R-S ou une autorité provinciale/territoriale de R-S. Toutes les propositions faites au FNI de R-S doivent refléter les priorités du Programme national R-S de même que les priorités de la R-S du ministère/organisme ou province/territoire partenaire.

Les priorités du Programme national de R-S pour 2009-2010 sont les suivantes :

- Intégrer la gestion des données à la prise de décisions et aux décisions de la direction.
- Éliminer les obstacles qui empêchent les partenaires de la R-S de travailler de concert de façon efficace.
- Minimiser le nombre d'incidents de R-S au moyen de la sensibilisation et de l'éducation du public.

Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez consulter le Guide du demandeur du FNI de R-S (2009/2010) disponible sur le site Web du SNRS à l'adresse www.nss.gc.ca.

Pour toute question concernant les demandes au FNI de R-S, veuillez communiquer avec **Josée Marengère**, gestionnaire du FNI de R-S, par téléphone au 1-800-727-9414 ou par courriel à l'adresse jmarengere@nss.gc.ca.

Les ministères ou organismes fédéraux de R-S et les autorités provinciales/territoriales de R-S doivent soumettre les demandes au FNI de R-S d'ici le 29 août 2008 à l'adresse suivante :

Josée Marengère
Gestionnaire du FNI de R-S
Secrétariat national de R-S
275, rue Slater, 4^{ème} étage
Ottawa ON K1A 0K2 ■

À contre coups : Défis de la formation en R-S

Par la Dr Emily Roback, B.Sc., D.C.

À titre de bénévole de la recherche et du sauvetage (R-S) et de chiropraticienne, j'ai remarqué que la vérité frustrante du sauvetage par câble est celle des blessures possibles que peuvent s'infliger les répondants. Les bénévoles de la R-S de diverses professions de la santé – même s'ils sont bien intentionnés – sont rarement en mesure de fonctionner à leur niveau optimal avec ceux qui apprennent à devenir des sauveteurs. La formation de base en sauvetage pour les bénévoles de la R-S au sol devrait prendre en compte le danger des blessures au dos et des mauvaises communications. Les soins de chiropractie peuvent contribuer à éduquer les gens et à prévenir de telles blessures de se produire.

Selon Apps⁴, « les activités [travail] de type aventure s'accroissent et certains participants développeront inévitablement des problèmes musculosquelettiques », particulièrement dans les programmes de formation en sauvetage. Le cours de sauvetage par câble à Red Deer, en Alberta, qui est offert par l'équipe technique de bénévoles de la recherche et du sauvetage de Red Deer, est le seul cours de formation au sauvetage par câble offert dans le centre de l'Alberta. Le personnel militaire et les alpinistes professionnels donnent des cours de deux ou trois jours durant les fins de semaine. Les stagiaires passent de cinq à six jours à faire des noeuds, à faire de la descente en rappel et à tirer des traîneaux pesants du sol jusqu'au sommet d'un édifice de quatre étages tout en travaillant dans des conditions extrêmes de température inférieure au point de congélation.

Il n'y a pas de cours préalables minimaux requis pour les stagiaires qui doivent être capables de tirer ou de soulever le traîneau à partir du niveau du sol. Le stagiaire « moyen » est jeune et actif – certains ont escaladé les montagnes Rocheuses – et autosuffisant et possède également une

Une équipe de sauveteurs pratique la descente d'un patient du deuxième étage d'un édifice de quatre étages.

Photo courtoisie de Ric Henderson



À contre coups : Défis de la formation en R-S

Par la Dr Emily Reback, B.Sc., D.C.

À titre de bénévole de la recherche et du sauvetage (R-S) et de chiropraticienne, j'ai remarqué que la vérité frustrante du sauvetage par câble est celle des blessures possibles que peuvent s'infliger les répondants. Les bénévoles de la R-S de diverses professions de la santé – même s'ils sont bien intentionnés – sont rarement en mesure de fonctionner à leur niveau optimal avec ceux qui apprennent à devenir des sauveteurs. La formation de base en sauvetage pour les bénévoles de la R-S au sol devrait prendre en compte le danger des blessures au dos et des mauvaises communications. Les soins de chiropractie peuvent contribuer à éduquer les gens et à prévenir de telles blessures de se produire.

Selon Apps⁴, « les activités [travail] de type aventure s'accroissent et certains participants développeront inévitablement des problèmes musculosquelettiques », particulièrement dans les programmes de formation en sauvetage. Le cours de sauvetage par câble à Red Deer, en Alberta, qui est offert par l'équipe technique de bénévoles de la recherche et du sauvetage de Red Deer, est le seul cours de formation au sauvetage par câble offert dans le centre de l'Alberta. Le personnel militaire et les alpinistes professionnels donnent des cours de deux ou trois jours durant les fins de semaine. Les stagiaires passent de cinq à six jours à faire des noeuds, à faire de la descente en rappel et à tirer des traîneaux pesants du sol jusqu'au sommet d'un édifice de quatre étages tout en travaillant dans des conditions extrêmes de température inférieure au point de congélation.

Il n'y a pas de cours préalables minimaux requis pour les stagiaires qui doivent être capables de tirer ou de soulever le traîneau à partir du niveau du sol. Le stagiaire « moyen » est jeune et actif – certains ont escaladé les montagnes Rocheuses – et autosuffisant et possède également une

Une équipe de sauveteurs pratiquent la descente d'un patient du deuxième étage d'un édifice de quatre étages.

Photo courtoisie de Ric Henderson



puissance de volonté à toute épreuve axées sur la réussite; il a passé un temps très considérable à maîtriser les techniques de préparation des patients au transport, les systèmes mécaniques et les signaux à bras et à faire des noeuds correctement. Pour se protéger le dos, les stagiaires doivent apprendre à éviter de lever des charges en fléchissant le dos. Il est fortement conseillé de contracter les muscles abdominaux stabilisants afin de réduire le risque de blessure au dos⁴. Sans les techniques adéquates pour lever des charges, les stagiaires s'infligent plus souvent qu'autrement des blessures au rachis lombaire.

En plus d'aider les répondants, la prestation des services de chiropractie peuvent être assurés de façon compétente en collaboration avec ou dans le cadre d'une équipe de sauvetage structurée pour les victimes et les collapsus structurels. Les chiropraticiens qui sont des bénévoles de la R-S connaissent le plus haut taux de réussite après la recherche, à la condition qu'ils arrivent sur place dans le cadre d'une équipe d'intervention organisée à l'avance. Il est très utile tant pour les répondants que les victimes d'impliquer des chiropraticiens qui comprennent la recherche et le sauvetage.

Les cas cliniques sur l'utilité de la chiropractie dans la recherche et le sauvetage sont bien documentés. Deux de ces cas ont impliqué deux professionnels bénévoles de la R-S qui ont eu des douleurs très aiguës à la suite de leurs tâches au sein de l'équipe. L'un, un homme de 37 ans, qui était technicien médical, s'est plaint d'une douleur aiguë dans le bas du dos après avoir soulevé un traîneau rempli d'équipement. Une évaluation chiropratique a révélé un désalignement des articulations sacro-iliaques gauches et droites qui sont situées à l'arrière du bassin. Après deux visites en soins de chiropractie, son problème a été réglé.

Le second, un homme de 42 ans, qui était technicien en R-S, s'est plaint d'une mobilité réduite du cou de même que d'engourdissements dans son avant-bras et sa main droite. On a trouvé un nerf coincé dans son épaule et son bras droit causé par une corde trop serrée autour de lui lorsqu'il s'était étendu sur un traîneau. Après trois traitements chiropratiques, la mobilité de son cou est revenue à la normale et ses engourdissements ont diminué. Aujourd'hui, il continue d'avoir recours à la chiropractie pour d'autres malaises physiques. En conséquence, la douleur aiguë a fait l'objet d'un suivi et a été guérie dans les deux cas grâce aux traitements chiropratiques.

Il est évident que la chiropractie est un ajout utile aux approches médicales conservatrices habituelles dans les camps de formation en sauvetage. À titre de diplômée récente du Canadian Memorial Chiropractic College, je pense que la chiropractie est une approche efficace pour assurer la guérison complète et rapide d'une douleur au dos sans l'utilisation d'anti-inflammatoires. D'autres états pathologiques tels que les maux de tête et les douleurs au dos peuvent également être traités. Les chiropraticiens aident énormément à réduire les risques de blessures des premiers répondants grâce à l'éducation de même qu'au traitement des blessures lorsqu'elles se produisent. ■

La Dr Emily Roback, présidente de Chiroback Trekker, dirige des séminaires de prévention des blessures, de thérapie des sports et de chiropractie pour les équipes de bénévoles de la recherche et du sauvetage en Alberta. On peut rejoindre la Dr Roback à l'adresse roback@doctor.com et/ou au 403-872-1599.



Dr Emily Roback

⁴ Apps, J. *Polar Acupuncture in Medicine* 2002: 22(3): 156-158 (non disponible en français)

⁵ McGill, S. *Low Back Disorders: Evidence-Based Prevention and Rehabilitation*. Human Kinetics. 2002 (manuel, non disponible en français)

Dans la prochaine édition du Magazine SARSCENE, la Dr Roback rédigera un article au sujet de l'importance des communications entre les professionnels bénévoles de la R-S et de son expérience à titre de technicien et de bénévole de la R-S au sol atteinte d'une surdité importante.

